PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37606

MISTRZOSTWA AKROBATÓW

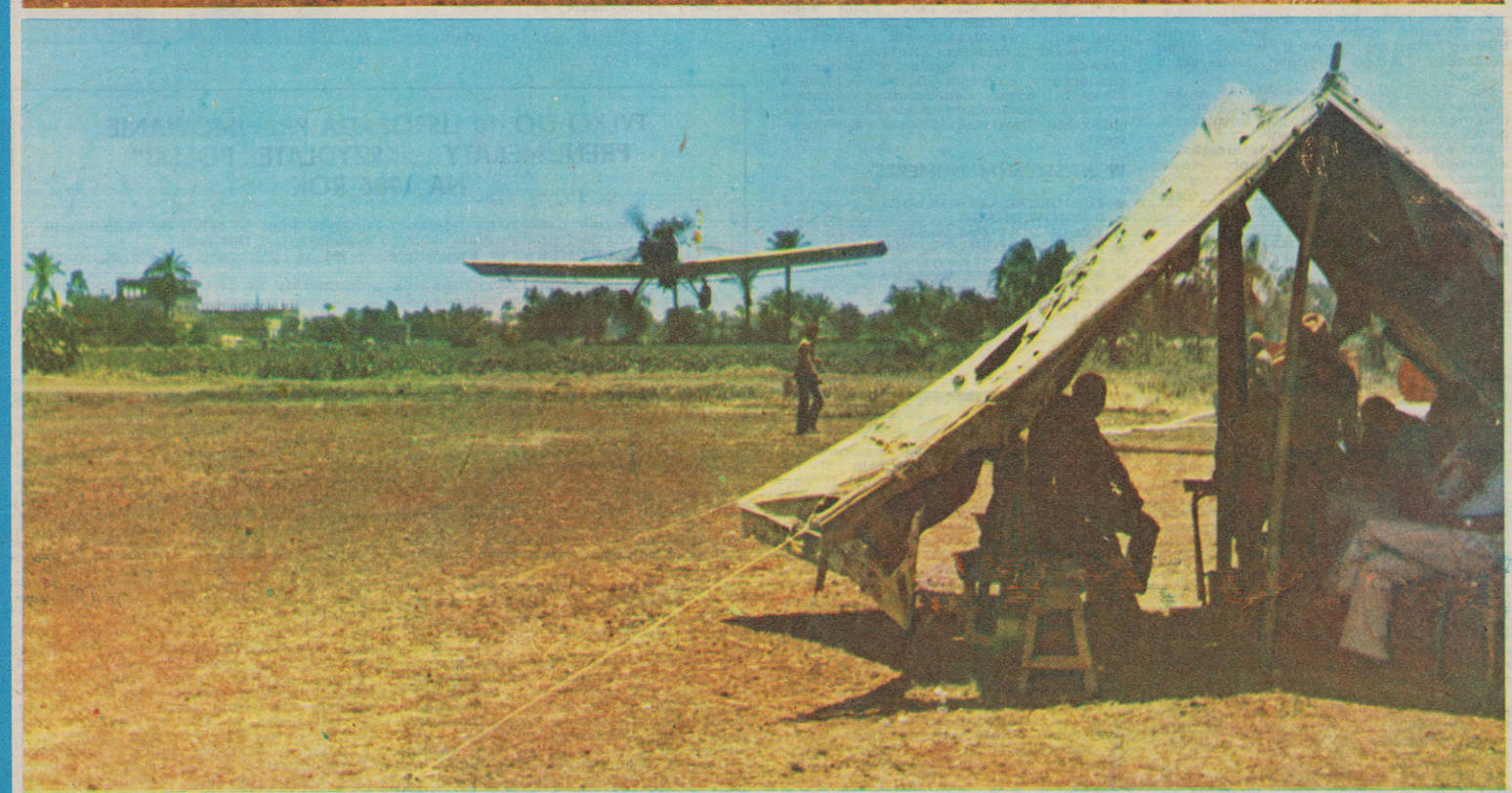
FRANKLINY Z DĘBICY

LOT ZA SŁOŃCEM

KOLOROWY BLENHEIM

43 ● (1770) ● 1985-10-27 CENA 30 zł

SKRZYDLATA POLSKA



Polskie samoloty rolnicze PZL-106 Kruk w egipskich barwach pod afrykańskim niebem. Zdjęcia: Ryszard Raduszewski (2). Na zdjęciu górnym: akrobacyjny Pitts. Zdjęcie: „Foma".

Z LOTU PO KRAJU

PROJEKT URUCHOMIENIA KOMUNIKACJI LOTNICZEJ POLSKA–CHINY

Po rozmowach ekspertów lotnictwa cywilnego Polski i Chin parafowano w Warszawie projekt umowy o komunikacji lotniczej między Polską a Chinami. Projekt ten przewiduje uruchomienie regularnej komunikacji lotniczej między stolicami obu krajów z ewentualnym lądowaniem po drodze.

Otwarcie takiej linii wymaga jednak jeszcze osobnych przygotowań i uzgodnień. Nie wyklucza się, że samoloty zaczęłyby systematycznie latać na trasie Warszawa-Pekin-Warszawa w przyszłym roku.

ODZNACZENIA W AEROKLUBIE PRL

W przeddzień święta ludowego Wojska Polskiego, 11 października br, odbyło się w siedzibie Biura Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w Warszawie uroczyste spotkanie kierownictwa z grupą wyróżniających się działaczy stowarzyszenia, którym wręczono odznaczenia państwowe i resortowe oraz akty nominacyjne na wyższe stopnie wojskowe.

Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski odznaczony został płk pil. **Eugeniusz Hilczer**, komendant Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali: **Józef Dębiec, Ryszard Silak, Kazimierz Ginalski, Klemens Kohls, Wiesław Moczulski, Józef Smaga i Michał Stańczak**; Złote Krzyże Zasługi: **Marian Czorcyki, Wacław Nycz, Tadeusz Pieńkowski, Jacek Szewczyk i Urszula Śliwak.** 5 osób odznaczono Srebrnym Krzyżem Zasługi, a 8 Brązowym Krzyżem Zasługi. Medale 40-lecia PRL otrzymali: **Mieczysław Bączek, Wojciech Grzybkowski, Edward Makula, Ernest Pujszo, Edward Krajczyński, Adam Sikora i Stefan Sudar.**

Złotymi Medalami Za Zasługi dla Obronności Kraju odznaczeni zostali: **Walenty Hardt, Zdzisław Przyjemski, Tadeusz Rejniak, Zbigniew Szuber i Bronisław Tłumacki.** 7 osób odznaczono Srebrnym Medalem, a 9 Brązowym Medalem Za Zasługi dla Obronności Kraju. Akty nominacyjne na wyższe stopnie oficerskie otrzymali: ppłk pil. **Lesław Andrzejewski** i ppłk pil. **Henryk Boroń** — do stopnia pułkowników oraz mjr pil. **Mieczysław Bączek** i mjr pil. **Edward Krajczyński** — do stopnia podpułkownika.

Seniorzy polskiego lotnictwa: płk w st. spocz. pil. **Medard Konieczny**, płk w st. spocz. pil. **Wacław Król** i płk **Leon Szurkę** wyróżnieni zostali przez dowódcę Wojsk Lotniczych białą bronią boczną — kordzikami.

Odznaczonym i wyróżnionym serdecznie gratulujemy.

WYRÓŻNIENI WPISEM DO HONOROWEJ KSIĘGI CZYNÓW ŻOŁNIERSKICH

Z okazji Dnia Wojska Polskiego minister Obrony Narodowej, gen. armii **Florian Siwicki**, wyróżnił wpisem do Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich m. in.:

płk. dypl. pil. **Tadeusza Biarda** — zastępcę szefa sztabu związku taktycznego, długoletniego oficera Wojsk Lotniczych, pilota wojskowego I klasy;

płk. mgr. inż. **Zygmunta Olejniczaka** — komendanta Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych im. Michała Wójtowicza w Zamościu, długoletniego oficera służb technicznych Wojsk Lotniczych.

SĄDOWY EPILOG KATASTROFY NA LOTNISKU W OPOLU

Przed Sądem Wojewódzkim w Opolu zakończył się proces oskarżonych o spowodowanie katastrofy samolotu An-2, jaka wydarzyła się 16 września ub. r. na lotnisku Aeroklubu Opolskiego. Przypomnijmy, że podczas wznoszenia się do lotu wycieczkowego nad miastem przeciążony nadmierną liczbą pasażerów samolot runął na ziemię. Na miejscu oraz w wyniku odniesionych obrażeń zginęło wówczas 12 osób, a straty materialne wyniosły blisko 4,4 mln zł.

Sąd uznał oskarżonego **Antoniego Cepaka** winnym nieumyślnego spowodowania katastrofy przez to, że jako pilot samolotu nie przestrzegał zasad obciążenia statku powietrznego i dopuścił do jego nadmiernego przeładowania. Wymierzył mu karę trzech lat pozbawienia wolności.

Drugiemu z oskarżonych — **Zbigniewowi Wzorkowi** sąd wymierzył karę 1 roku i 6 miesięcy pozbawienia wolności (zawieszając warunkowo jej wykonanie na 3 lata) oraz grzywnę w wysokości 80 tys. zł. Orzekł też zakaz wykonywania przez niego funkcji instruktora lotniczego przez okres 3 lat.

W uzasadnieniu wyroku sąd stwierdził, iż Z. Wzorek, pełniąc tego dnia funkcję kierownika lotów, nie zapewnił bezpieczeństwa pasażerom, dopuszczając do ich niekontrolowanego wchodzenia na pokład, co stało się później przyczyną wypadku.

Wyrok nie jest prawomocny.

ZAWODY SAMOLOTOWE POLSKI PÓŁNOCNEJ

W dniach 6—10 października br. odbyły się w Gdańsku Okręgowe Zawody Samolotowe Rajdowo-Nawigacyjne Polski Północnej (III liga). Startowało 17 dwuosobowych załóg z Aeroklubów — Elbląskiego, Gdańskiego i Grudziądzkiego. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Elbląskiego, **Grzegorz Mańka — Dariusz Brzykcy.** Dwa następne miejsca zajęły załogi gospodarzy: 2. **Tadeusz Heese — Benedykt Willma.** 3. **Lech Łakomy — Krzysztof Wczasek.** (g)

WYDAWNICTWA

INTERKOSMOS ZNACZY WSPÓŁPRACA Praca zbiorowa pod redakcją **Pawła Elszteina.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1985. Biblioteka Skrzydlatej Polski (nr 33). Str. 266, cena 250 zł.

ZMARLI

7 października 1985, w wieku 62 lat, płk pil. **WŁADYSŁAW NAKONIECZNY,** Zasłużony Pilot Wojskowy PRL, długoletni oficer Wojsk Lotniczych; odznaczony Krzyżami Oficerskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi i innymi.

8 października 1985, w wieku 71 lat, inż. **KAZIMIERZ SŁAWIŃSKI,** kpt. nawig. pil. w st. spocz., pisarz, oficer 4 pułku lotniczego w Toruniu, uczestnik Wojny Obronnej Polski 1939, jeniec oflagów w Prenzlau, Colditz, Woldenberg, b. pilot PLL LOT, autor wielu publikacji i książek o tematyce lotniczej, długoletni współpracownik „Skrzydlatej Polski", działacz ZBoWiD i Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa; odznaczony Krzyżem Virtuti Militari V klasy i innymi odznaczeniami państwowymi i resortowymi oraz odznaką Zesłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- JUBILEUSZ AEROKLUBU OSTROWSKIEGO
- ŻYCIE POD PALMAMI
- MOTOSZYBOWIEC — MARZENIEM POLSKICH PILOTÓW
- STRATEGICZNE WOJSKA RAKIETOWE ZSRR
- KONSTRUKCJE ŚWIATA — AN-124
- GALERIA ULMÓW

PREZYDENT SWISSAIRU W POLSCE

W dniach 23—26 września br. przebywał w Polsce z oficjalną wizytą prezydent szwajcarskich linii lotniczych — Swissair, **Robert Staubli,** któremu towarzyszył dyrektor regionalny na Europę Centralną i Wschodnią **W. Speck.** Wizyta w dyrekcji Swissairu zbiegła się w czasie z jubileuszem 25-lecia linii Zurich — Warszawa. Dyrektor R. Staubli jest byłym pilotem i kapitanem Swissairu, który jako jeden z pierwszych wykonał lot na trasie Zurich — Warszawa.

Szwajcarscy goście przybyli do naszego kraju na zaproszenie dyrektora naczelnego PLL LOT gen. bryg. pil. dr. Józefa Kowalskiego. W czasie pobytu w Warszawie i Krakowie omówiono szczegóły dotychczasowej i przyszłej współpracy przewoźników lotniczych obu krajów. Na zdjęciu: spotkanie w dyrekcji PLL LOT. Od lewej: asystent dyrektora — W. Tomczyński, zastępca dyrektora ds. handlowych — K. Mularuk, dyr. PLL LOT — J. Kowalski, prezydent Swissairu — R. Staubli, dyrektor regionalny na Europę Centralną i Wschodnią — W. Speck i przedstawiciel Swissairu w Polsce — J. F. Borell. (p)
Zdjęcie: Andrzej Pawliszewski

BŁĘKITNE SKRZYDŁA DLA ZESPOŁU MODELARNI LOTNICZYCH PAŁACU MŁODZIEŻY W WARSZAWIE

4 października br. odbyła się w Warszawie uroczysta inauguracja nowego roku szkolnego w Pałacu Młodzieży. Ważnym momentem uroczystości było udekorowanie sztandaru Pałacu Młodzieży Złotym Krzyżem Zasługi dla ZHP. Stała się ona też okazją do przekazania Zespołowi Modelarni Lotniczych Pałacu Młodzieży przyznanego przez naszą redakcję honorowego wyróżnienia pn. Błękitne Skrzydła.

Na zdjęciu: Dyplom i znaczek Błękitnych Skrzydeł przekazał redaktor naczelny SP, Jerzy R. Konieczny (w środku), na ręce przedstawiciela modelarni lotniczych, długoletniego instruktora Waldemara Salacha (z lewej), w obecności dyrektora Pałacu Młodzieży. mgr Barbary Prószyńskiej (z prawej).

Zdjęcie: Kajetan Adamowski

TYLKO DO 10 LISTOPADA PRZYJMOWANIE PRENUMERATY „SKRZYDLATEJ POLSKI" NA 1986 ROK

Przypominamy naszym Czytelnikom i instytucjom, że tylko do 10 listopada przyjmowana jest prenumerata naszego tygodnika na 1986 rok.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1560 zł.

Szczegółowe warunki przyjmowania prenumeraty na 1986 rok podajemy na stronie 14, w tzw. stopce redakcyjnej.

Z LOTU PO ŚWIECIE

NRD. W październiku br. samoloty Agrarflugu wykonały zabiegi agrolotnicze na 5-milionowym w br. hektarze. Jubileuszowy lot wykonany został w okręgu Cottbus na polskim samolocie PZL M-18 Dromader, które to typy maszyn kupowane w Polsce znajdują uznanie agrolotników w NRD.

WIELKA BRYTANIA. 26 września podpisano kontrakt z Arabią Saudyjską na dostawy 132. samolotów wojskowych dla saudyjskiego lotnictwa, wartości 43 mld dolarów. Koncern British Aerospace dostarczy 72 myśliwce Tornado, 30 samolotów obronnych PC-9 i 30 szkoleniowych Hawk.

IRAK. Złożono zamówienie we Francji na zakup 24 samolotów Mirage F-1. Trwają także negocjacje na dostawy samolotów Mirage-2000 oraz Alphajet.

RFN. W Lebach odbyły się w dniach od 28 sierpnia do 2 września ogólnokrajowe mistrzostwa balonów na ogrzane powietrze. Startowało 27 załóg balonowych, przeprowadzono 11 konkurencji, w tym m. in. takie, jak: loty docelowe i docelowo-powrotne, loty na orientację z odszukaniem wyłożonych znaków zrzucania do celu meldunków ze szkicem zaobserwowanego terenu. Zwyciężył pil. Hillnhuetter.

ZSRR. Na międzynarodowym lotnisku Szeremietiewo-2 w Moskwie oddano 27 września do użytku nowy dworzec towarowy.

WIELKA BRYTANIA. Rzecznik British Airways poinformował, że samolot naddźwiękowy Concorde, odbywający lot na trasie Londyn-Waszyngton, po przeleceniu jednej trzeciej trasy, wskutek defektu jednego z silników zmuszony był zawrócić i przymusowo lądować na lotnisku Shannon w Irlandii. Concorde z 96 pasażerami i 9 członkami załogi wylądował pomyślnie, mimo wyłączenia jednego z silników.

USA. Rząd zamierza sprzedać Jordanii sprzęt wojskowy wartości 2 mld dolarów. Planowane dostawy obejmują głównie samoloty myśliwskie F-16 lub F-20 oraz rakiety przeciwlotnicze.

HOLANDIA. Zakłady Fokker podały, że w okresie powojennym sprzedały ponad tysiąc samolotów komunikacyjnych, pasażerskich i towarowych.

JUGOSŁAWIA. Jak już podawaliśmy, w Subotnicy przeprowadzono (1985-07-1-13) 4 szybowcowe Mistrzostwa Europy Kobiet, z których uzupełniamy wiadomości. W klasie standard startowało 20 zawodniczek, pierwsze dwa miejsca zajęły Francuzki: Christine Moroko i Marie F. Gavaret, obie na szybowcach Pegase; trzecie miejsce zajęła na Jantarze St. 2 znana w Polsce Węgierka Maria Bolla, przed swą rodaczką Ewą Daroczy. W klasie 15-metrowej startowało 11 zawodniczek, zwyciężyła Gisela Weinreich (RFN) na LS-6, przed Georgette Litt (Belgia) na Ventusie. Na 31 pilotek 8 było z RFN, 1 Belgijka, 2 Bułgarki, 3 Francuzki, 3 Węgierki, 1 Szwedka, 4 Szwajcarki, 4 pilotki czechosłowackie i 4 jugosłowiańskie. Polskie pilotki nie startowały, co odnotowuje ze zdziwieniem zachodnia prasa lotnicza.

USA/HOLANDIA. Pierwsza europejska wyprawa trzech Holendrów, w tym jednej kobiety, przelecenia balonem przez Atlantyk ,zakończyła się niepowodzeniem. Balon spadł do Atlantyku w odległości ok. 1500 km od celu lotu — Wysp Brytyjskich, gdzie załogę wraz z balonem uratował statek towarowy. Przygotowania do tej przygody balonowej trwały dwa lata i pochłonęły dużo pieniędzy.

z mgr. inż. JANEM OGŁOBLINEM dyrektorem naczelnym WUCh w Dębicy

SILNIKI z DĘBICY

Po kilkunastu latach przerwy, spowodowanej zmianą profilu produkcji, ponownie witamy w lotniczej branży załogę dębickiej Wytwórni Urządzeń Chłodniczych, która przygotowuje się do uruchomienia produkcji silników lotniczych.

— Na wstępie rozmowy proszę o przypomnienie historii zakładu, którym kieruje pan od dziesięciu lat.

— Budowę obecnej Wytwórni Urządzeń Chłodniczych w Dębicy (woj. tarnowskie) rozpoczęto w ramach budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego i jej pierwszą halę produkcyjną zbudowano już w 1938. Miała spełniać funkcję walcowni Huty Dziedzice, lecz do wybuchu II wojny światowej produkcji nie podjęto. W czasie okupacji były tu magazyny, które w wyniku działań wojennych na przełomie lat 1944—45 kompletnie zdewastowano i praktycznie w 1945 trzeba było rozpoczynać od nowa. W efekcie tego historia naszego zakładu rozpoczyna się w 1952, kiedy to, jako filia WSK PZL Rzeszów, rozpoczęła produkcję różnych części znormalizowanych dla potrzeb lotnictwa. Początkowo były to proste części złączne, lecz z upływem czasu poszerzono gamę wytwarzanych wyrobów. Następował systematyczny rozwój WSK Dębica. Wytwórnia mocno usadowiła się w rodzinie zakładów przemysłu lotniczego. Specjalizowała się w wytwarzaniu stosunkowo bogatego asortymentu lotniczych zaworów i sprężarek powietrza, które, notabene, produkujemy do dziś.

— Ale dość niespodziewanie WSK Dębica zmieniła szyld i odeszła z rodziny lotniczej. Dlaczego?

— Pod koniec lat sześćdziesiątych powstał bardzo nieprzychylny klimat dla lotnictwa. Mówiło się wręcz o potrzebie likwidacji przemysłu lotniczego, ale dziś nie ma chyba potrzeby do tych przykrych i bałamutnych stwierdzeń powracać. Nasz zakład zmienił szyld na Wytwórnię Urządzeń Chłodniczych i rozpoczął produkcję sprężarek chłodniczych, bardzo dobrych zresztą, które w różnych wersjach do dziś pracują w wielu urządzeniach w kraju i za granicą.

— Mimo produkcyjnych osiągnięć zapadła decyzja o waszym powrocie do branży lotniczej? Jakie jest uzasadnienie tego faktu?

— O tym, że Polska potrzebuje silników lotniczych nie będę mówił, bo to sprawa oczywista... Jest natomiast kilka innych elementów, które uzasadniają, że to właśnie my mamy podjąć tę produkcję. Przede wszystkim chyba to, że wywodzimy się z tej branży, a po drugie — istnieje pewna zbieżność technologii wytwarzanych dotychczas w Dębicy urządzeń (sprężarki chłodnicze i powietrza) z tłokowymi silnikami lotniczymi. Wreszcie — niebagatelne znaczenie ma przecież nasze położenie geograficzne, w najbliższym sąsiedztwie Mielca i Rzeszowa, a więc w samym centrum — że się tak wyrażę — zagłębia przemysłu lotniczego!

— Na myśl przychodzi pewna refleksja. Jak pan wspomniał, wasza dotychczasowa produkcja urządzeń chłodniczych jest przecież dla kraju równie potrzebna... Kto ją będzie wykonywał?

— Na pewno przez długie jeszcze lata będziemy tę produkcję wykonywać w dalszym ciągu. Oczywiście będą konieczne pewne organizacyjne rozwiązania, ale nie widzę większych przeszkód, żeby tak było. Zresztą takie perspektywiczne plany są dla naszego przedsiębiorstwa zakładane.

— Od czego wobec tego rozpoczynacie produkcję lotniczą?

— Od silników PZL-F, tak zwanych Franklinów. Są to silniki produkowane w trzech wersjach, jako dwu-, cztero- i sześciocylindrowe. Prowadzone są już wstępne prace zmierzające do uruchomienia produkcji silnika 6-cylindrowego z doładowaniem. Uzyskalibyśmy wówczas moc nie 150,76 kW (205 KM), lecz 183,85 kW (250 KM). Dostrzegamy też potrzebę wytwarzania silników o mocy 220,62 kW (300 KM), a także silnika dla potrzeb akrobacji lotniczej.

— A zatem przejmujecie produkcję Franklinów z WSK PZL Rzeszów?

— Tak!

— Jaki jest stan przygotowań do rozpoczęcia produkcji tych silników?

— Rozpoczęcie produkcji silników lotniczych nie jest sprawą ani prostą, ani łatwą. Wymaga starannych przygotowań. Nie tylko organizacyjnych. Również technicznych, kadrowych... W związku z tym dokonujemy w zakładzie pewnych adaptacji, które na wstępie umożliwią nam rozpoczęcie montażu silników i produkcję pewnych tylko elementów do tego silnika. To, jak szybko będziemy mogli produkować całą gamę tych silników, zależy już, niestety, nie tylko od naszego zakładu. Z pewnością będzie to okres kilkuletni... Jednak pierwsze Franklin zostaną zmontowane w Dębicy już w roku bieżącym. Naturalnie nie będą one montowane wyłącznie z naszych części, chociaż pewne ich elementy będą już dębickie. Natomiast w roku przyszłym znacznie powinniśmy poszerzyć tę produkcję. Pracami związanymi z uruchomieniem produkcji silników lotniczych w naszym zakładzie bezpośrednio kieruje mgr inż. Zbigniew Raś, główny specjalista do spraw silników lotniczych. Zagadnieniami konstrukcyjnymi zajmuje się inż. Andrzej Kwaśnik, problemami technologicznymi mgr inż. Stanisław Pietrzyk. To nasza pierwsza lotnicza silna grupa.

— Produkcja silników lotniczych wymaga wysoko kwalifikowanych kadr...

— Jeszcze przed kilkunastoma laty specyfiką naszego zakładu była prawie wyłącznie produkcja lotnicza; ludzie, którzy przy niej pracowali, wcale z Dębicy nie wyjechali. Są. Pracują. I bardzo się cieszą, że będą mogli kontynuować swe lotnicze zainteresowania. Ba! Powiem więcej — dumni są z tego. A poza tym już teraz zgłaszają się kandydaci do pracy przy nowej produkcji, absolwenci szkół wyższych. Zgłaszamy zresztą chęć przyjęcia do pracy w naszym zakładzie konstruktorów, technologów. Stwarzamy dobre warunki. Czekamy na chętnych!

— Mówi pan o ludziach, a oprzyrządowanie?

— Ten problem wiąże się z szeregiem trudności. Po pierwsze — jest to kwestia przepustowości naszej narzędziowni, która będzie musiała wykonać całe uprzyrządowanie i wszystkie narzędzia. Nie możemy bowiem liczyć na oprzyrządowanie i narzędzia, no, powiedzmy — ogólnie dostępne! Silnik Franklin zaprojektowany jest i wykonywany w układzie całowym i z tego względu wszelkiego rodzaju gwintowniki, wiertła, klucze są nietypowe i nie możemy ich nabyć na naszym rynku, a trudno byłoby sprowadzać je za dewizy. Z tym wiąże się kolejny problem — surowcowy! Myślę jednak, że zwierzchnia jednostka przyjdzie nam z pomocą i stworzy możliwość zdobycia lepszych jakościowo materiałów, z których te narzędzia będziemy mogli wykonać. A samo wykonanie to już nasza wewnętrzna sprawa.

— A inne problemy?

— Zdaje sobie sprawę, że silnik to nie tylko wyprodukowane części i montaż, ale także hamownia i szereg innego rodzaju urządzeń, które będzie trzeba wykonać w naszym przedsiębiorstwie. W rozwiązaniu tych problemów nie jesteśmy na szczęście osamotnieni. Są to sprawy ujęte w zatwierdzonym programie. W rozwiązaniu tych problemów nie jesteśmy na szczęście osamotnieni. Są to sprawy ujęte w zatwierdzonym programie uruchomienia produkcji silników lotniczych w naszym zakładzie.

— Czy zmienia się nazwa przedsiębiorstwa?

— Jeszcze nie wiem! Praktycznie rzecz biorąc ważne jest to, co się robi, a nie jak się nazywa. Myślę jednak, że Samorząd Robotniczy podejmie decyzję, żeby w nazwie naszego przedsiębiorstwa znalazły się bliskie naszemu sercu literki PZL.

— Wróćmy jeszcze do spraw kadrowych. W pana wypowiedziach dostrzegam pewien sympatyczny ton w związku z powrotem do branży lotniczej, ale jak tę decyzję przyjęli specjaliści od urządzeń chłodniczych, którzy w Dębicy osiedlili się i z tym miastem związali swoje życiowe plany?

— Nic się w ich statusie nie zmienia. Obok silników lotniczych, jak już powiedziałem, produkować będziemy nadal urządzenia chłodnicze. Ich ranga będzie nadal wysoka.

— Czytelnicy „Skrzydlatej Polski" chcieliby nieco bliżej poznać dyrektora trzeciego w kraju, obok WSK PZL Rzeszów i WSK PZL Kalisz, lotniczego zakładu silnikowego. Jakie są pana dotychczasowe związki z lotnictwem?

— Ukończyłem w Warszawie znane w latach pięćdziesiątych Państwowe Liceum Mechaniczno-Lotnicze. Następnie rozpocząłem pracę w WSK PZL Mielec. Pracując zawodowo, ukończyłem studia wyższe. Jestem pilotem. Działałem społecznie w Aeroklubie Mieleckim. Jako instruktor samolotowy szkoliłem młodych adeptów latania. Latałem też na szybowcach, trochę nawet skakałem... Od 1972 jestem dyrektorem w Dębicy.

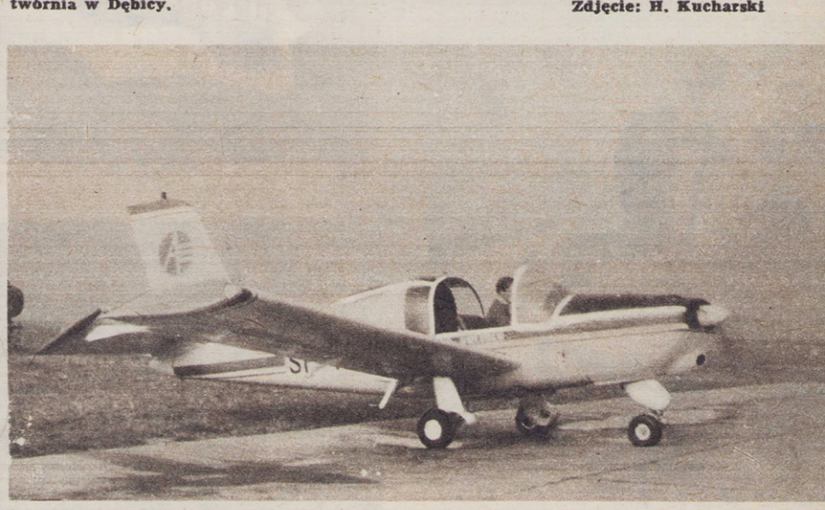
— Czego mamy życzyć panu i załodze?

— Mnie? Sił i zdrowia, żeby podołać tym wszystkim problemom, jakie występują na co dzień w działalności każdego przedsiębiorstwa, które podejmuje nową produkcję. A załodze? Żeby miała pełną satysfakcję z podjęcia tej nowej, odpowiedzialnej produkcji.

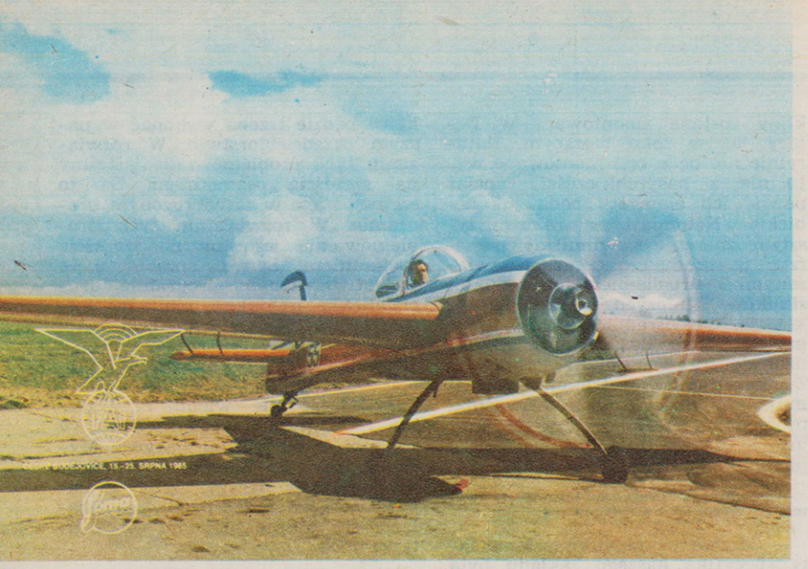
— Dziękuję za rozmowę i zapraszam się na dzień, w którym w Dębicy zmontowany zostanie pierwszy lotniczy silnik.

— Już teraz zapraszam!

Rozmawiał:
JULIAN WOŹNIAK



PZL-110 Koliber z silnikiem PZL-Franklin. Takie silniki produkować będzie wytwórnia w Dębicy.
Zdjęcie: H. Kucharski



1

5

Na zdjęciach: 1. Radziecki Jak 55. 2. Mistrz Europy Petr Jirmus (CSRS). 3. Z prawej — mistrzyni Europy Walentyna Jaikowa (ZSRR) i wicemistrz Europy Manfred Stroessenreuther (RFN). 4. CAP 21 — uzupełnianie paliwa. 5. Pitts S1S Austriaka Waltera Eggera. 6. Czechosłowacki Zlin 50 LS w barwach węgierskich. 7. EA 230 Franka Gerstenberga (RFN). 8. Francuski CAP 21, na którym latali Claude Bessiere i Patrick Paris.

Zdjęcie: FOMA

2

6

MISTRZOSTWA EUROPY

3

7

4

8

V Samolotowe Mistrzostwa Europy w Akrobacji odbyły się w Czeskich Budziejowicach, w dniach 15—28 sierpnia 1985. Na starcie stanęło 36 zawodników z 11 państw, w tym 29 mężczyzn i 7 kobiet (z 4 państw). Po kilkuletniej przerwie spowodowanej brakiem sprzętu, w mistrzostwach znów startowali Polacy. Marek Chmiel, Janusz Kasperek i Stanisław Słobodzian mieli jednak do dyspozycji tylko jeden samolot Zlin 50 LA SP-AUC, który otrzymali na krótko przed mistrzostwami w Czeskich Budziejowicach, w związku z czym nie mogli na nim nawet porządnie potrenować.

W mistrzostwach rozegrano cztery konkurencje, na które złożyły się trzy wiązanki półfinałowe (znana, dowolna i nieznana) oraz finałowa (dowolna). Wśród mężczyzn do finału zakwalifikowano 15 pilotów, lecz, niestety, nie było w nich Polaków. Wśród pań — cztery zawodniczki.

Spośród panów trzy wiązanki półfinałowe najlepiej wykonał Jirmus i prowadził wyraźnie przed Müllerem i Smolinem. Chmiel był na miejscu 18, Słobodzian — 20 a Kasperek — 21 i są to ostateczne wyniki Polaków w tegorocznych mistrzostwach Europy. Finałową wiązankę wygrał Stroessenreuther przed Jirmusem i Besenyeim. Mistrzem Europy został więc reprezentant gospodarzy, mistrz świata Petr Jirmus, a wicemistrzostwo Europy przypadło wicemistrzowi świata, reprezentantowi RFN, Manfredowi Stroessenreutherowi. Szwajcar Eric Müller spadł na 3 miejsce, zdobył jednak medal. Poza strefą medalową znalazł się natomiast były mistrz świata i Europy, Wiktor Smolin ze Związku Radzieckiego.

Wśród pań najlepsza była reprezentantka ZSRR, Walentyna Jaikowa, która wygrała wszystkie cztery konkurencje i w sposób bezapelacyjny sięgnęła po mistrzostwo Europy. Ta doświadczona i wielce utytułowana zawodniczka, z powodu macierzyństwa (urodziła syna) w ubiegłorocznych mistrzostwach świata była w gorszej formie i zajęła dopiero 6 miejsce. W Czeskich Budziejowicach znów zadziwiła wysoką formą. Jej sukces jest tym większy, iż w pokonanym polu zostawiła mistrzynię świata, młodszą od niej rodaczkę, Chalide Makagonową. Brązowy medal wywalczyła filigranowa Francuzka Marianne Maire, która zrobiła wyraźne postępy.

W mistrzostwach nie było jednak rewelacji. Rywalizowali akrobaci dobrze sobie znani. W czołówce nie było nowych twarzy, a latano również na znanych konstrukcjach. Najliczniej prezentowane były Zliny 50 LA i LS, na których startowało 13 pilotów i pilotek, na Extra 230 — 7, na Jakach 55 — 6, na CAP 21 — 6 (w tym 1 CAP PENA), na Pittsach — 3, na ASA 200 — 1. Poziom sportowy prezentowany przez najlepszych pilotów był wysoki, co zapowiada, że również w przyszłorocznych mistrzostwach świata Europejczycy powinni mieć w dalszym ciągu sporo do powiedzenia. Jeśli chodzi o Polaków, to trudno im stawiać oceny za występ w Czeskich Budziejowicach. Trzeba im natomiast zapewnić właściwą dozę treningu i startów zawodniczych na Zlinach 50, by mogli w przyszłości w pełni zaprezentować swój talent i potencjalne możliwości. Tymczasem trzeba się cieszyć, że wrócili na arenę międzynarodową i z mistrzostw Europy nie przywieźli czerwonej latarni.

Dodać jeszcze należy, iż jednym z sędziów międzynarodowych w Czeskich Budziejowicach był Polak, Ryszard Kasperek.

Wyniki: KOBIETY — 1. Walentyna Jaikowa (ZSRR) — samolot Jak-55 — 15 103,6 pkt; 2. Chalide Makagonowa (ZSRR) — Jak-55 — 14 229,5 pkt; 3. Marianne Maire (Francja) — ASA-200 — 14 333,0 pkt; 4. Lubow Niemkowa (ZSRR) — Jak-55 — 13 779,6 pkt; 5. Jana Sablikova (CSRS) — Zlin 50 LA — 11 899,0 pkt; 6. Olga Extra (Węgry) — Zlin 50 LA — 10 066,7 pkt; 7. Hana Burianova (CSRS) — Zlin 50 LA — 9 979,6 pkt.

MĘŻCZYŹNI: 1. Petr Jirmus (CSRS) — Zlin 50 LS — 15 978,5 pkt; 2. Manfred Stroessenreuther (RFN) — Zlin 50 LS — 15 676,7 pkt; 3. Eric Müller (Szwajcaria) — EA 230 — 15 599,2 pkt; 4. Wiktor Smolin (ZSRR) — Jak-55 — 15 591,2 pkt; 5. Christian Schweizer (Szwajcaria) — EA 230 — 15 331,2 pkt; 6. Nikołaj Nikiciuk (ZSRR) — Jak-55 — 15 134,7 pkt; 7. Jurgis Kairis (ZSRR — Jak-55 — 15 010,9 pkt; 8. Peter Besenyei (Węgry) — Zlin 50 LS — 14 936 pkt; 9. Jiri Sallar (CSRS) — Zlin 50 LS — 14 936,6 pkt; 10. Claude Bessiere (Francja) — CAP 21 — 14 860,7 pkt.

Zespołowo: 1. CSRS — 39 927,3 pkt; 2. ZSRR — 39 812,3 pkt; 3. Szwajcaria — 39 180,5 pkt; 7. Polska — 35 768,8 pkt. (sklasyfikowano 8 zespołów).

HEK

LEPSZE WARUNKI PRACY

Po drugiej wojnie światowej, do 1955, transporty chorych do szpitali cywilnych wykonywali piloci aeroklubu Ligi Lotniczej. Forma ta nie zaspokajała w całości potrzeb lecznictwa z uwagi na trudność w szybkim uzyskaniu samolotu sanitarnego do transportu lotniczego. Utworzenie w drugiej połowie 1955 pierwszego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie było uwieńczeniem starań ze strony lekarzy i fachowców lotnictwa. Ich energiczna działalność na czele z inicjatorem pomysłu i projektu struktury organizacyjnej Lotnictwa Sanitarnego, pil. Tadeuszem Więckowskim, dała początek temu lotnictwu w Polsce Ludowej. Na skutek rosnących potrzeb tego typu transportu, od grudnia 1955 Zespół Warszawski przemianowano na Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego w różnych województwach w kraju.

Poznański Zespół Lotnictwa Sanitarnego rozpoczął swoją działalność w grudniu 1955, jako jeden z pierwszych w kraju, a jego organizację powierzono pil. instr. Tadeuszowi Szymańskiemu. Pierwszą siedzibą zespołu było lotnisko w Kobylnicy, lecz ze względu na odległość od Poznania, słabe wyposażenie techniczne i brak swobodnego wykonywania lotów w ciągu całej doby, zespół przeniósł się na Ławicę w 1956, uzyskując pomieszczenia w hangarze wojskowym. Do 1955 na wyposażeniu były trzy samoloty (CSS-13, Piper Cub), które zabierały na pokład tylko jednego chorego i miały niewielkie prędkości przelotowe.

W 1958 zespół otrzymał pierwszy samolot wielosilnikowy Super Aero, który zabierał na pokład dwóch chorych w pozycji siedzącej lub jednego w pozycji leżącej. W 1960—1970 wycofano stary sprzęt i zakupiono 2 samoloty PZL-101, które zabierały na pokład dwóch chorych w obojętnej pozycji i były wyposażone w urządzenia radionawigacyjne, co umożliwiało wykonywanie zadań w trudniejszych warunkach atmosferycznych. W 1970—1980 nastąpiła dalsza modernizacja sprzętu i wolne PZL-101 zastąpiły szybsze Jaki-12A; otrzymaliśmy samoloty L-200 D Morava ekonomiczne i szybkie z dobrym wyposażeniem radionawigacyjnym, z instalacją przeciwoblodzeniową, które umożliwiły wykonywanie lotów w trudnych warunkach atmosferycznych.

W 1975 zespół otrzymał pierwszy śmigłowiec typu Mi-2, zakupiony przez Narodowy Fundusz Ochrony Zdrowia w Poznaniu. Sprzęt ten umożliwia nam praktycznie dotarcie do każdego punktu i w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych. Wojewódzka Stacja Pogotowia Ratunkowego śmigłowiec ten wyposażyła w komplet reanimacyjny typu Helogen. W okresie naszej działalności Dowództwo Wojsk Lotniczych przekazało lotnictwu sanitarnemu nieodpłatnie ponad dziesięć samolotów typu Jak-12A; zasiliły one nasz zespół jak również inne zespoły w Polsce. W 1983 i 1985 otrzymaliśmy dalsze dwa samoloty typu An-2, które umożliwiają nam transportowanie od sześciu do ośmiu chorych, nie ograniczają zabierania dużej ilości bagażu osobistego chorych, szczególnie w przypadkach transportów z klinik ortopedycznych i sanatoriów inwalidzkich. Za tę pomoc bardzo dziękujemy. Obecnie Zespół w Poznaniu ma następujący sprzęt lotniczy: dwa śmigłowce Mi-2, dwa samoloty An-2, samolot L-200 D Morava, Jak 12A. Stan osobowy: pięciu pilotów, siedmiu mechaników oraz pięciu pracowników personelu medycznego.

W pierwszych trzech latach Zespół Lotnictwa Sanitarnego w Poznaniu obejmował swoją działalnością województwa — poznańskie, zielonogórskie, szczecińskie i koszalińskie, do czasu powstania w tych województwach własnych zespołów (do 1975 województwo poznańskie, a obecnie województwa poznańskie, pilskie, konińskie, kaliskie i leszczyńskie). W pierwszych latach działalności zespół wykonywał rocznie średnio 338—491 transportów. Od 1968 do 1980 średnia wynosiła 813 transportów, od 1980 do 1982 — 940 transportów, od 1983 do 1984 — 1321 transportów. Dodatkowo każdego roku obsługujemy od 400 do 550 chorych dowożonych na konsultacje przez inne zespoły do Poznania.

W pierwszym okresie działalności na Ławicy zespół korzystał z pomieszczeń portu lotniczego, a samoloty i sprzęt techniczny mieścił się po przeciwnej stronie lotniska, w hangarze. W 1960 za zgodą gospodarza lotniska przystosowano na pomieszczenia zaplecza administracyjno-gospodarczego dotychczasowy magazyn opałowy przy kotłowni. Większość prac adaptacyjnych wykonali pracownicy zespołu w czynie społecznym. W tym pomieszczeniu — 36 m² i hangarze o powierzchni 420 m² zespół nasz pracował do 30 czerwca 1985. Dzięki ogromnej pomocy i czynnemu zaangażowaniu się w działalność naszego zespołu Dowództwa Wojsk Lotniczych oraz współpracy z gospodarzami lotniska, możliwe było wykonywanie zadań nałożonych na nasz zespół.

Z uwagi na bardzo trudne warunki pracy czyniliśmy starania o jak najszybsze wybudowanie własnego zaplecza. W 1973 złożono zlecenie wykonania projektu nowego obiektu w Biurze Projektów Lotnictwa Cywilnego w Warszawie. Projekt przekazano nam w 1974 i w tym samym roku uzgodniono głównego wykonawcę; a termin rozpoczęcia budowy ustalono na 1 lipca 1975. Z uwagi na zmiany, jakie nastąpiły w planach zabudowy lotniska Ławica, byliśmy zmuszeni zmienić projekt, a nową budowę przystosować do wymogów Głównego Architekta Miasta.

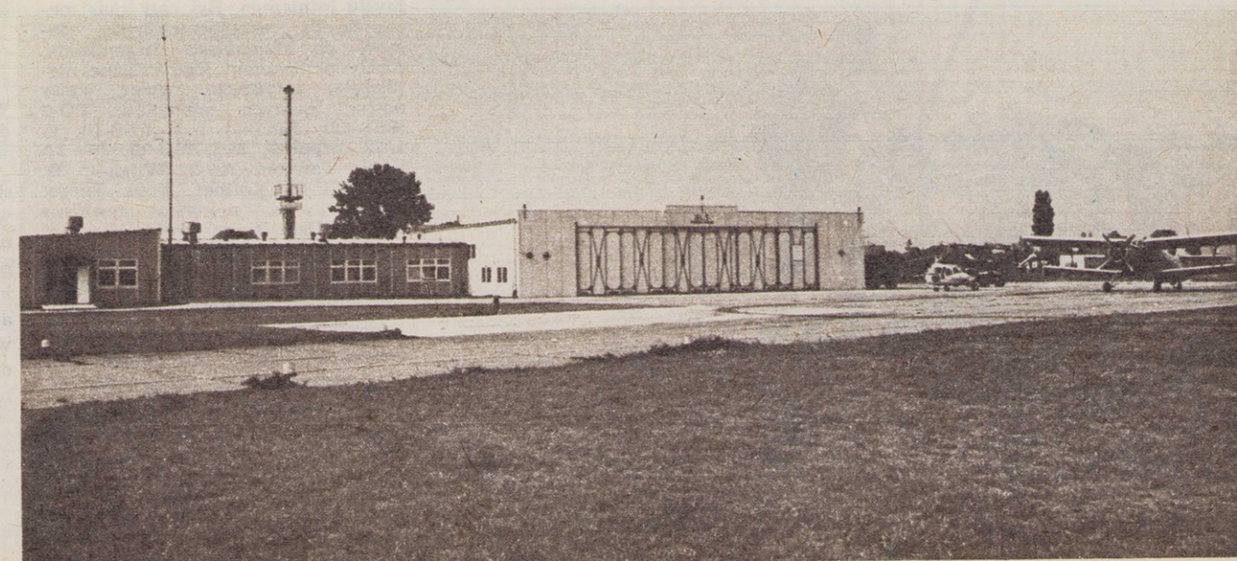
Plan głównego projektu przyziemia wykonało Biuro Projektów Lotnictwa Cywilnego w Warszawie. Projekt hangaru zapożyczono od Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Gdańsku, natomiast projekt przybudówki administracyjno-gospodarczej i socjalnej wykonało Biuro Projektów Budownictwa Wiejskiego w Poznaniu. Głównym wykonawcą naszej budowy było Poznańskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego nr 2 w Poznaniu. Rozpoczęcie budowy nastąpiło 30 czerwca 1982. Cały obiekt ma hangar (830 m²), budynek usługowo-administracyjno-socjalny (284 m²) oraz pomieszczenia zaplecza technicznego (86 m²). Budowę wykonano w przewidzianym terminie, dzięki dobrej organizacji pracy głównego wykonawcy, podwykonawców „Instalu", „Elektromontażu" i innych. Dziękujemy wszystkim uczestnikom procesu inwestycyjnego.

Do zadań lotnictwa sanitarnego należy: przewóz chorych i rannych, przewóz leków, szczepionek, krwi i aparatury medycznej oraz lekarzy konsultantów-specjalistów, w pilnych przypadkach ratowania życia, a także wykonywanie lotów w celu niesienia pomocy poszkodowanym w przypadkach klęsk żywiołowych, katastrof i innych.

Załogę naszego zespołu stanowią bardzo dobrzy piloci, wspaniali mechanicy, oddany sprawie personel medyczny. O zamiłowaniu do wykonywanego zawodu świadczyć może stałość kadry. Są między nami pracownicy, którzy przelatali w zespole poznańskim ponad 25 lat.

Dziękujemy za ten obiekt w imieniu chorych i własnym. Postaramy się, aby całość ta dobrze służyła naszemu społeczeństwu.

JÓZEF MŁOCEK



Z prawej: śmigłowiec sanitarny Mi-2. Poniżej: nowa siedziba Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Poznaniu.

Zdjęcia: archiwum

Nil — najdłuższa rzeka na kuli ziemskiej — około 20 km na północny zachód od Kairu rozgałęzia się na wiele ramion i uchodzi do Morza Śródziemnego. Wyróżniają się dwa główne ramiona tej wielkiej rzeki: Rosetta — biegnąca na zachód i Damietta — kierująca swój bieg na wschód. Nad Damiettą, na prawym brzegu, leży 150-tysięczne Benha, ongiś siedziba guwernoratu (województwa), teraz zwyczajne miasto, żyjące w cieniu wielkiej metropolii — Kairu. Jak wiele innych miast w Egipcie, ma swe arabskie stare miasto, którego cywilizacja nie tknęła, oraz nowe dzielnice z nowoczesnym budownictwem mieszkaniowym w stylu afrykańskim, szerokimi ulicami, na których panuje ożywiony ruch i gdzie współżyje zgodnie arabski folklor ze współczesnością. Mozaika różnorodnych samochodów, w tym najnowocześniejszych typów, przeplata się z ospałymi osiołkami, które potulnie ciągną drewniane wózki, do których zbiera się z ulic śmieci, bądź służą swym grzbietem za środek lokomocji swym arabskim panom, bardzo rzadko kobietom. Tu i ówdzie wędrują swobodnie po ulicach stada czarnych lub brązowych kóz i grzebią w śmieciach. Nikt nikomu w niczym nie przeszkadza.

Józef Kucharski

MECHANIK SERWISOWY PHZ PEZETEL

Z balkonu mego pokoju na trzecim piętrze na kwaterze u arabskiego Piotra, położonej w dzielnicy — rzec by można — willowej, widzę prawą odnogę Nilu — Damiette. Wokół domy trzy-czteropiętrowe, podobne do siebie, z małymi oknami i zamkniętymi prawie zawsze okiennicami (jakżeby inaczej, skoro dzień w dzień niebo bezchmurne i upał ponad 30°C), niekiedy różnią się tylko balkonami. Wiele z nich nie wykończonych, bez dachów, z ostatnich pięter wystają kikuty żelbetonowych słupów z drutami. Taki jest i dom naszego Piotra.

Mój sąsiad z drugiego pokoju, Józef Kucharski, zasłużony mechanik lotniczy WSK PZL Warszawa-Okęcie, który w tym roku obchodził swego rodzaju jubileusz — był już po raz dziesiąty zatrudniony u polskich agrolotników w Afryce — częstuje mnie herbatą i wprowadza w swoje i polskich agrolotników życie w Egipcie.

Dom Piotra ma cztery piętra, na każdym z nich pięciopokojowe mieszkanie, z kuchnią i łazienką z ubikacją. Na pierwszym piętrze mieszka jego córka, na drugim on sam, a trzecie i czwarte wynajmuje, w lecie przeważnie polskim agrolotnikom. Za łóżko bierze za dobę dwa funty; jeżeli ktoś kwaterуje u niego miesiąc i więcej, stawka dobowa wynosi półtora funta. Lokator korzysta ze światła, możliwości gotowania (tylko gaz z butli, gdyż w Egipcie nie ma sieci gazowej, ciepłej wody) i innych świadczeń, m. in. możliwości oglądania telewizji.

Spotkałem później Piotra kilka razy. Jest nauczycielem z zawodu. Niski, nieco otyły, ma wygląd dobroduszny. Darzy Polaków sympatią, zna nawet kilkanaście polskich słów. Wieczorami wpada czasami na pogawędkę. Podobnie jak on, i inni Arabowie z tzw. warstw średnich wynajmują Polakom kwatery. Mają one na ogół dobry standard, są przede wszystkim bezpieczne, nie notuje się kradzieży, chociaż czasem przydałoby się im, szczególnie sanitariatom, więcej wody, proszku i szczotki. Podobne kwatery, niedaleko od Piotra ma sztab akcji ARE'85 i inne załogi polskich agrolotników w Benha. Jest to szczególnie ważne, ponieważ nasi agrolotnicy robią sobie sami śniadania i kolacje, a obiady jedzą w stołówce, prowadzonej od wielu lat przez legendarną już Arabkę — Marię, która — jak twierdzą wszyscy zgodnie — wyspecjalizowała się w kuchni polskiej i gotuje smacznie nasze potrawy, o czym mogłem się przekonać osobiście.

Wszystko to jest bardzo ważne z punktu widzenia pracy w Egipcie, w wysokich, afrykańskich temperaturach. Trzeba mieć zdrowie, dbać o higienę osobistą i odżywiać się racjonalnie.

Kiedy tak myślę, patrzę z uznaniem na mego sąsiada z drugiego pokoju, Józefa Kucharskiego. Podziwiam jego piękną opaleniznę, tors, czerstwą, pogodną twarz. Oczy wyrażają spokój i opanowanie, nawet włosy na głowie niewiele przyprószyła siwizna. Przyzwyczaił się chyba do Afryki, skoro przebywa w niej tak często.

Uśmiecha się, kiedy pytam go o szczegóły z życia. — To przecież takie zwyczajne — odpowiada. Kocha swój zawód, lubi to, co robi. Praca w Afryce jest ciekawa i można ją dobrze znosić, być z niej zadowolonym, pod warunkiem wszakże, że jest się zdyscyplinowanym wobec siebie. Tu się pracuje w niezwyczajnych warunkach i tu trzeba bardziej niż u nas dbać o siebie, wyrobić w sobie nawyki przestrzegania higieny osobistej i właściwego odżywiania. Dobrze — jak mi mówi — sobie z tym radzę, chociaż nie obywa się bez wyrzeczeń.

Józef Kucharski liczy 51 lat, chociaż na tyle nie wygląda. Zawód mechanika lotniczego zdobył w wojsku, w Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych w Zamościu, którą ukończył w 1955. Zaraz po tym rozpoczął pracę w WSK na Okęciu. Właśnie 9 sierpnia w tym roku minęło mu 30 lat nieprzerwanej pracy w tym zasłużonym dla polskiego lotnictwa zakładzie przemysłu lotniczego. Był cały czas mechanikiem eksploatacyjnym, doszedł do stanowiska brygadzisty. Kiedy przeglądam jego książkę mechanika lotniczego, widzę wpisy obsługi naszych samolotów: PO-2 (CSS-13), Junak-2 i 3, CSS-10, 11 i 12, Szpak-2, Miś, MD-12, Jak-2A i M, Gawron, An-2, Wilga-3, 32, 35, 40 i 43, Koliber, Kruk Turbo, Zlin-42 oraz pierwszy prototyp Orlika. Cała gama typów maszyn, które zapisały się trwale w historii polskich skrzydeł. Osobiście obsłużył kilkaset samolotów, ok. 60 wyremontował, nie liczy drobnych i głównych napraw oraz przeglądów resursowych. Kryje się za tymi danymi wiele lat trudnej, żmudnej i wytrwałej pracy oraz dużo doświadczenia, które procentują z nawiązką tu w Egipcie, gdzie w tym sezonie pełni w bazie operacyjnej Benha funkcję mechanika serwisowego PEZETELU. Właśnie teraz pracuje przy remoncie Ana-2, który o własnych siłach musi odlecieć do kraju.

— A kiedy zaczęła się przygoda z Afryką? — pytam Józefa Kucharskiego.

Chwilę się zastanawia, przypomina sobie, a potem zaczyna wyliczać. Pierwszy raz wyjechał do Egiptu w 1968, kiedy to pierwszą polską bazą agrolotniczą było lotnisko w Aleksandrii. Pracował w niej od marca do sierpnia i zaraz potem wyjechał na pięć miesięcy do Sudanu, gdzie przebywał do stycznia 1969. Tego też roku wyjechał ponownie do tego kraju, przy czym — jak mówi — leciał „na własny rachunek" z grupą szesnastu samolotów Gawron, które prowadził Stanisław Zięborak. Przelot trwał dwa tygodnie, a malownicza trasa prowadziła z Polski przez Czechosłowację, Austrię, całe Włochy, Libię, Egipt do Sudanu. Emocji i przeżyć było co niemiara. Do kraju wrócił 2 lipca 1970 i już 17 lipca wyjechał ponownie do Sudanu, gdzie pracował w bazie Kostia, 30 km na południe od Chartumu; przebywał w niej do grudnia 1970. Ponowny wyjazd do Afryki zdarzył mu się w 1973. W kwietniu pracował przy remontach samolotów w Kairze, a potem pojechał do bazy w Asjut (Asyut) nad Nilem, skąd wyjechał ponownie do Sudanu, gdzie przebywał do marca 1974. Potem pracował już tylko w Egipcie, w Benha, od marca 1976 do lutego 1977, następnie od kwietnia do września 1979 i w takimż okresie w 1982, z tym że był wówczas w Benha i Damanhur.

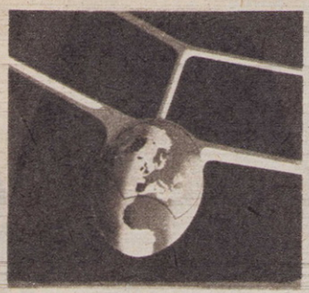
W 1976 — jak wspomina — przeżył wzruszające chwile. Jego syn, st. szer. Bogdan Kucharski, pełnił służbę wojskową w jednej z jednostek Śląskiego Okręgu Wojskowego. Wówczas to, w ramach polskiego kontyngentu Doraźnych Sił Zbrojnych ONZ, przebywał pół roku w Ismaili. Doszło wtedy, za zgodą dowództwa, do kilku spotkań ojca i syna, odwiedzających się wzajemnie w Ismaili lub Benha.

W bieżącym roku Józef Kucharski jest już dziesiąty raz w Afryce, w Benha, od 12 czerwca do 9 października.

Te suche fakty z życiorysu zasłużonego mechanika lotniczego wyznaczają jakże bogaty szlak również wielu polskich agrolotników, personelu latającego i technicznego, którzy w trudnych warunkach afrykańskiego klimatu pracowali wytrwale i ofiarnie z pożytkiem dla siebie i kraju. To budzi dla nich szacunek i nasze uznanie.

JERZY R. KONIECZNY

Mechanik arabski Afatach obsługuje polskiego Kruka w bazie Zagazig. Zdjęcie: Andrzej Aksamit.



19th world gliding championships (5)

PROSTO z RIETI

MAŁE ZWYCIĘSTWA

Oczy miłośników naszego szybownictwa zwrócone były przede wszystkim na trójkę Polaków, startujących w klasie standard, na nowych szybowcach Brawo, będących modyfikacją Jantara Standard. Najbardziej doświadczony, 45-letni instruktor lotniczy Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, Franciszek Kępka w mistrzostwach świata uczestniczył po raz siódmy! Poprzednio w latach 1965, 1970, 1972, 1974, 1976 i 1981. Czterokrotnie zdobywał brązowe medale! 35-letni pilot PLL LOT, członek Aeroklubu Leszczyńskiego, Janusz Centka miał za sobą start w mistrzostwach świata w 1983, w Hobbs. Obaj w okresie przygotowawczym do mistrzostw świata prezentowali wysoką formę i ich start w Rieti był niepodważalny. W ostatniej chwili do reprezentancji zakwalifikował się natomiast aktualny mistrz Polski, również 35-letni konstruktor szybowców z Bielska-Białej, Stanisław Zientek, który debiutował w mistrzostwach świata. Czwartym naszym reprezentantem w Rieti był także 35-letni pilot PLL LOT i członek Aeroklubu Leszczyńskiego, Stanisław Wujczak, startujący na Krokusie w klasie 15-metrowej i on wypadł najsłabiej. Wiemy jednak, że dotkliwej porażki doznały również nasze asy atutowe w klasie standard. Nim postaram się odpowiedzieć, dlaczego tak się stało, najpierw spróbuję pokazać, jak przebiegała rywalizacja w najbardziej interesującej nas klasie.

Zientek, który ogólnie zajął 26 miejsce, zdobył 75,2 procenta punktów możliwych do zdobycia i 80,2 procenta punktów mistrza świata. Dwudziesty ósmy w mistrzostwach Kępka zdobył odpowiednio 72,4 i 79,9 procenta punktów. Centka, jeśli liczyć jego wyniki tylko po V konkurencji, zdobył w danym momencie 64,7 procenta punktów możliwych do zdobycia. Przypomnijmy, że mistrz świata L. Brigliadori zdobył 89,6 procenta punktów możliwych do zdobycia, latając średnio za 882 pkt.; Zientek — za 738 pkt., Kępka — za 715 pkt., a Centka w pięciu konkurencjach — średnio za 622 pkt.

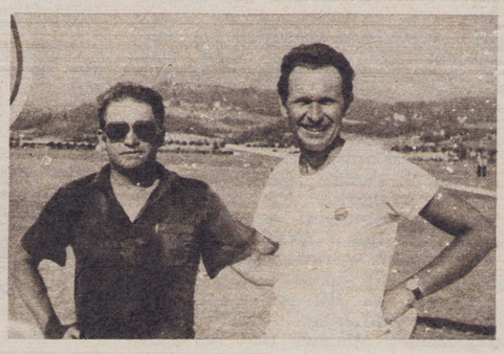
Tylko 9 pilotów klasy standard nie lądowało przygodnie. Był wśród nich Zientek. Mimo to zajął 26 miejsce, a Kępka, który lądował przygodnie tylko raz (wtedy, gdy lądowało 2/3 zawodników), był o dwa miejsca dalej. Nasi piloci tylko w pierwszej i ostatniej konkurencji przekroczyli prędkość 100 km/h, podczas gdy czołówka robiła to niemal w każdej konkurencji. Zwycięzcom konkurencji tylko raz zabrakło niespełna 0,1 km/h do tej granicy, natomiast w dziesięciu konkurencjach przekraczali ją, i to z reguły bardzo wyraźnie. Polacy nierzadko tracili do najlepszego pilota dnia po 20—25 km/h. Jeśli tracili po kilka lub kilkanaście minut w konkurencji, byli blisko czołówki, jeśli nawet nie miejscami to liczbą zdobytych punktów. Natomiast strata w konkurencji pół godziny, godzinę a nawet półtorej godziny, co też miało miejsce, to nie tylko duże straty punktowe ale przede wszystkim różnica klasy, nawet jeśli się weźmie pod uwagę fakt, iż polskie szybowce nie dorównywały najlepszym konstrukcjom, z czym zresztą nie wszyscy chcą się zgodzić. Oczywiście trzeba się tu zastrzec, że częstokroć wysokość strat punktowych nie jest wprost zależna od liczby minut straconych w danej konkurencji.

Mimo ogólnej przegranej, nie można odmówić Polakom tzw. małych zwycięstw, jak nazywam pokonanie w poszczególnych konkurencjach pilotów, którzy w ogólnej klasyfikacji uplasowali się znacznie wyżej od naszych reprezentantów. W I konkurencji za trójką Polaków byli m.in. Duńczycy Andersen (późniejszy zwycięzca X konkurencji) i dotychczasowy mistrz świata Oye, cała trójka Francuzów Navas (10 w Rieti), Fache (15) i Lopitaux (16), Szwed Kjallstrom (wygrał VII konkurencję), Holender Selen, Brytyjczyk Davis (wygrał V konkurencję), Back z RFN (wygrał VI konkurencję). W II — m.in. Fin Nurminen, który potem wygrał VIII konkurencję. W III — m.in. Włoch Gavazzi oraz wspomniani Oye, Nurminen, Davis i Andersen. W IV — znów Oye, któremu w Rieti wyraźnie się nie wiodło ale który ostatecznie zajął 23 miejsce, czyli został sklasyfikowany przed Polakami. W V — z Kępką przegrali m.in. późniejszy wicemistrz świata Lackner (RFN) i brązowy medalista Mozer (USA), a także z Zientkiem, który był nieco dalej, m.in. rewelacyjny lecz pechowy w końcówce Szwajcar Leuteneger, Back (4 w Rieti), Fin Kuittinen (9 miejsce) i szybowcowy weteran Szwajcar Nietliespach (11 w ogólnej klasyfikacji). W pechowej dla J. Centki VI konkurencji gorsi od Zientka i Kępki byli m.in. Opitz (5 miejsce w mistrzostwach) i Andersen. W VII — m.in. wspomniany Kuittinen. W VIII — gorsi od Zientka byli m.in. Back i Lackner, a od obydwu naszych pilotów jeszcze Opitz, Selen (były mistrz świata), Leuteneger, Kjallstrom, Mozer, Davis, Jugosłowianin Simenc, Nietlispach i inni. W IX konkurencji, w której wszyscy dolecieli do mety, ostatni był wspomniany Andersen. W X konkurencji Polacy pokonali m.in. Gavazziego, Lopitaux, Davisa. W konkurencji ostatniej S. Zientek pokonał samego mistrza świata L. Brigliadoriego, wspomnianych Lopitaux i Kuittinena, a wraz z Kępką także wicemistrza świata Lacknera oraz wyżej od nich sklasyfikowanych Nurminena (22), Simenca (8), Selena (13), Backa (4), Szweda Ottossona (14), Gavazziego (7), Austriaka Haemerlego (18), pechowego Lautenegera (12) i innych.

Wszyscy z wymienionych pilotów zagranicznych, którzy od czasu do czasu przegrywali z Polakami w poszczególnych konkurencjach, w ostatecznym rozrachunku zajęli od nich wyraźnie lepsze miejsce, a niektórzy byli wręcz gwiazdami mistrzostw w Rieti, wygrywali bowiem konkurencje a nawet sięgnęli po medale mistrzostw świata. Wiele z „małych zwycięstw" nasi piloci odnieśli nad pilotami, latającymi na szybowcach uważanych za zdecydowanie lepsze od polskich Braw. Przypomnę tylko, że na Discusach, uważanych za najlepsze konstrukcje mistrzostw, latali m.in. Brigliadori, Lackner, Mozer, Opitz, Kjallstrom, Gavazzi, Nietlispach, Leuteneger, Davis, Nurminen, Oye, a więc piloci, którzy przynajmniej raz, a często więcej musieli uznać w Rieti wyższość Polaków, latających na Brawach. Dodam jeszcze, iż spośród pilotów, którzy w poszczególnych konkurencjach zajmowali trzy czołowe, nagradzane miejsca, nie było ani jednego pilota, który by przynajmniej raz nie przegrał w Rieti z Polakami.

Dlaczego więc było tak źle, jeśli było tak dobrze? — oto jest pytanie, na które spróbuję odpowiedzieć w następnym odcinku.

HENRYK KUCHARSKI



Na zdjęciach, w kolejności: start szybowca Brawo, pilotowanego przez Stanisława Zientka ● Franciszek Kępka i Stanisław Zientek w Rieti ● Janusz Centka przy swym szybowcu, jeszcze przed wynadkiem, z nadziejami na sportowy sukces.

Zdjęcia autora

Trasy i wyniki poszczególnych konkurencji w klasie standard były następujące:

I — wielobok 317,7 km — wygrał M. Opitz (USA) — 109,227 km/h — 1 000 pkt. Polacy: 15. Zientek — 103,830 km/h — 911 pkt; 16. Kępka — 103,168 km/h — 899 pkt; 18. Centka — 102,843 km/h — 893 pkt.

II — wiel. 451,3 — S. Leuteneger (Szwajcaria) — 100,042 — 1000; 29. Zientek — 81,124 — 703; 30. Kępka — 77,975 — 653; 34. Centka — 414 km — 341.

III — docel — powrót 211,1 — S. Leuteneger — 99,942 — 806; 15. Kępka — 88,604 — 653; 19. Centka — 87,543 — 639; 26. Zientek — 81,418 — 556.

IV — trójkąt 440,8 — L. Brigliadori (Włochy) — 108,201 — 1 000; 30. Zientek — 90,184 —699; 33. Kępka — 86,648 — 641; 34. Centka — 86,441 — 637.

V — tr. 312,9 — A. Davis (Wielka Brytania) — 117,301 — 1000; 18. Kępka — 98,525 — 708; 21. Zientek — 97,960 — 699; 33. Centka — 91,774 — 603.

VI — tr. 430,3 — H. Back (RFN) — 106,944 — 1000; 30. Zientek — 89,589 — 712; 31. Kępka — 88,514 — 694; 37. Centka — 112,3 km — 76 (rozbity szybowiec, pilot wycofany z mistrzostw).

VII — wiel. 308,2 — M. Kjallstrom (Szwecja) — 113,699 — 1000; 28. Zientek — 85,830 — 592; 29. Kępka — 82,621 — 545.

VIII — wiel. 505,1 — R. Nurminen (Finlandia) — 98,327 — 1000; 12. Zientek — 73,304 — 847; 16. Kępka — 466,7 km — 693.

IX — wiel. 290,4 km — E. Mozer (USA) — 113,487 — 1000; 31. Zientek — 94,790 — 691; 32. Kępka — 94,320 — 683.

X — tr. 436 — J. Andersen (Dania) — 107,448 — 1000; 25. Kępka — 94,840 — 829; 26. Zientek — 94,571 — 825.

XI — tr. 276,7 km — M. Kjallstrom — 112,188 — 983; 12. Zientek — 106,038 — 885; 18. Kępka — 105,131 — 870.

W POGONI ZA SŁOŃCEM

Załoga wyprawy 51-F samolotu kosmicznego Challenger mogła obserwować wschody i zachody Słońca co półtorej godziny, kiedy pojazd po awaryjnym wyłączeniu jednego z silników głównych podczas startu wszedł na orbitę niższą o 65 km od zaplanowanej. Gdy Challenger wchodził w strefę światła dziennego, część zainstalowanego w jego ładowni instrumentarium naukowego laboratorium Spacelab automatycznie nakierowywała się w kierunku Słońca. Ósma wyprawa Challengera, a 19. w programie Space Shuttle, była jednocześnie 50. amerykańskim załogowym lotem kosmicznym. Miała ona na celu przeprowadzenie na orbicie badań Słońca, gwiazd i odległych galaktyk w sposób szczegółowszy od obserwacji wykonanych 12 lat temu z pokładu stacji Skylab.

Dowódcą wyprawy 51-F był C. Gordon Fullerton, pułkownik USAF, który w 1977 pilotował samolot kosmiczny Enterprise w jego próbnych lotach atmosferycznych, a w 1982 był pilotem Columbii podczas wyprawy STS-3. Drugi pilot wyprawy to Roy D. Bridges, również pułkownik USAF, inżynier astronautyki. Pięciu naukowców (3 specjalistów wyprawy i 2 specjalistów ładunku) prezentowało niezwykle wysoki poziom wiedzy fachowej. Dr F. Story Musgrave (poprzednio w STS-6) ma aż 5 tytułów naukowych. Ukończył wydziały matematyki i statystyki, a następnie programowania maszyn cyfrowych. Posiada dyplom chemika i doktorat z medycyny. Ukończył także studia na wydziale fizjologii i biofizyki. Na 130 różnych typach samolotów i szybowców wylatał łącznie 14 600 h; wykonał także ponad 420 skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu. Zajmował się badaniem aerodynamiki ciała ludzkiego podczas spadku swobodnego. Jako astronauta pomagał przy opracowywaniu stacji Skylab i sprzętu do wykonywania spacerów kosmicznych z pokładu samolotu kosmicznego. Dr Musgrave zatrudniony jest w niepełnym wymiarze godzin jako chirurg w klinice w Denver oraz wykładowca w uniwersytecie stanowym Kentucky.

Dr Karl G. Henize tuż po II wojnie światowej ukończył matematykę, ale później poświęcił się astronomii. Pracował jako obserwator przy teleskopie na Mount Wilson, a także w obserwatoriach w RPA i Australii. Od ponad 20 lat ma tytuł profesorski. Jest najstarszym astronautą, ma 58 lat. Zaprojektował liczne eksperymenty astronomiczne dla programów Gemini i Skylab. Obecnie pracuje nad teleskopem z 1-metrowym zwierciadłem, przystosowanym do wynoszenia przez samolot kosmiczny. Dr Anthony W. England jest geofizykiem. Zajmował się badaniami magnetycznymi w Montanie, sondażami radarowymi lodowców w stanach Waszyngton i Alaska. Brał udział w dwóch wyprawach antarktycznych (jedna z gór na Antarktydzie nosi jego imię). Specjalista ładunku, nie będący zawodowym astronautą, dr Loren W. Acton pracuje naukowo w laboratoriach firmy Lockheed. W swoich badaniach koncentruje się na obserwacjach Słońca ze sztucznych satelitów Ziemi. Drugi specjalista ładunku dr John-David F. Bartoe jest astrofizykiem w Laboratorium Badawczym US Navy, gdzie prowadzi badania promieniowania ultrafioletowego Słońca.

Start Challengera z laboratorium Spacelab 2 na pokładzie pierwotnie przewidziany był na 12 lipca br. Odliczanie przerwano jednak na 3 s przed startem, gdy komputery wykryły awarię zaworu w jednym z silników głównych. Bardziej dramatyczny przebieg miał start przełożony na 29 lipca. Tego dnia o godzinie 17:00 czasu wschodnioamerykańskiego Challenger wzniósł się ze stanowiska startowego 39A Centrum Kosmicznego im. Kennedy'ego. 3 minuty później pojazd z trzema bezbłędnie jak dotąd pracującymi silnikami osiągnął prędkość 1938 m/s i wysokość 76,5 km pozwalające w razie awarii na lądowanie na zapasowym lotnisku Zaragoza w Hiszpanii należącym do amerykańskiego lotnictwa strategicznego. Manewr taki określany jest przez NASA jako TAL (transatlantic abort). Możliwy był również manewr RTLS (return to launch site), tj. powrót do miejsca startu.

Astronauta Richard N. Richards dyżurujący w ośrodku naziemnym przy mikrofonie rutynowo zakomunikował załodze pojazdu: „Challenger, możliwość wykonania manewru TAL z dwoma pracującymi silnikami". W 3 min 30 s od momentu startu Jenny M. Howard kontrolująca w ośrodku naziemnym pracę silników głównych spostrzegła na swej konsoli światło awaryjne informujące, że zawiódł jeden z dwóch czujników do pomiaru temperatury w wysokociśnieniowej pompie paliwowej środkowego silnika. Pomiar temperatury otrzymywany jest w czujniku poprzez zmianę jego przewodności elektrycznej. W 3 min 58 s po starcie Challenger osiągnął prędkość 2438 m/s wzbijając się na wysokość 96 km i w wypadku awarii silnika nie mógłby już powrócić na Florydę. Z Ziemi nadano kolejną rutynową informację: „Challenger. Powrót już niemożliwy". 5 min 12 s po starcie pojazd w wypadku awarii mógł już wejść na orbitę okołoziemską w ramach manewru ATO (abort-to-orbit).

W 45 sekundzie 6 minuty lotu środkowy silnik główny niespodziewanie został wyłączony. Zadecydował o tym komputer Honeywell sterujący pracą silników głównych. Rzeczywistą przyczyną wyłączenia silnika nie był wzrost temperatury w pompie paliwowej, ale awaria drugiego czujnika. Wskazany przez niego wzrost temperatury powyżej „czerwonej linii" w ciągu zaledwie 60 milisekund był po prostu niemożliwy. Czas był jednak wystarczająco długi, aby „zaniepokojony" komputer, pozbawiony wcześniej danych z drugiego czujnika, zadecydował o wyłączeniu silnika. Co prawda otrzymał on jeszcze dodatkowe dane, że chodzi o awarię czujnika a nie pompy paliwowej, ale było już za późno. Na tablicy przyrządów Challengera zabłysło czerwone światełko. Fullerton zameldował: „Houston, wygląda na to, że zawiódł środkowy silnik". Szef kierowania startem Cleon Lacafield natychmiast zapytał kontrolera dynamiki lotu Briana Perry'ego o najlepszy możliwy w tej fazie wyprawy wariant — odpowiedź była jednoznaczna: manewr awaryjnego wejścia na orbitę ATO. Wszystko to trwało zaledwie 10 s i w 3 min 55 s po starcie Richards przekazał załodze następujące polecenie: „Challenger, manewr ATO, manewr ATO". Fullerton przerzucił jeden z przełączników na tablicy przyrządów na pozycję ATO. Przez 5 komputerów pokładowych natychmiast popłynął strumień danych nowych procedur. Komputery zadecydowały włączyć dwa silniki manewrowe OMS. Pracowały one przez 106 s równolegle z dwoma pozostałymi, pracującymi normalnie silnikami głównymi. W 7 minucie lotu Challenger mógł już osiągnąć lotnisko zapasowe w Hiszpanii, nawet gdyby zawiódł kolejny silnik główny. Zaledwie w 1 min 12 s później możliwość wyłączenia kolejnego, tym razem prawego silnika głównego okazała się być całkiem prawdopodobna. Otóż Jenny Howard zameldowała Lacefieldowi o awarii pierwszego czujnika temperatury — początku sytuacji, która spowodowała wyłączenie silnika środkowego. Wobec tego Lacefield nakazał załodze wyłączyć systemy ochronne silników głównych, aby nie doszło do ich kolejnych wyłączeń.

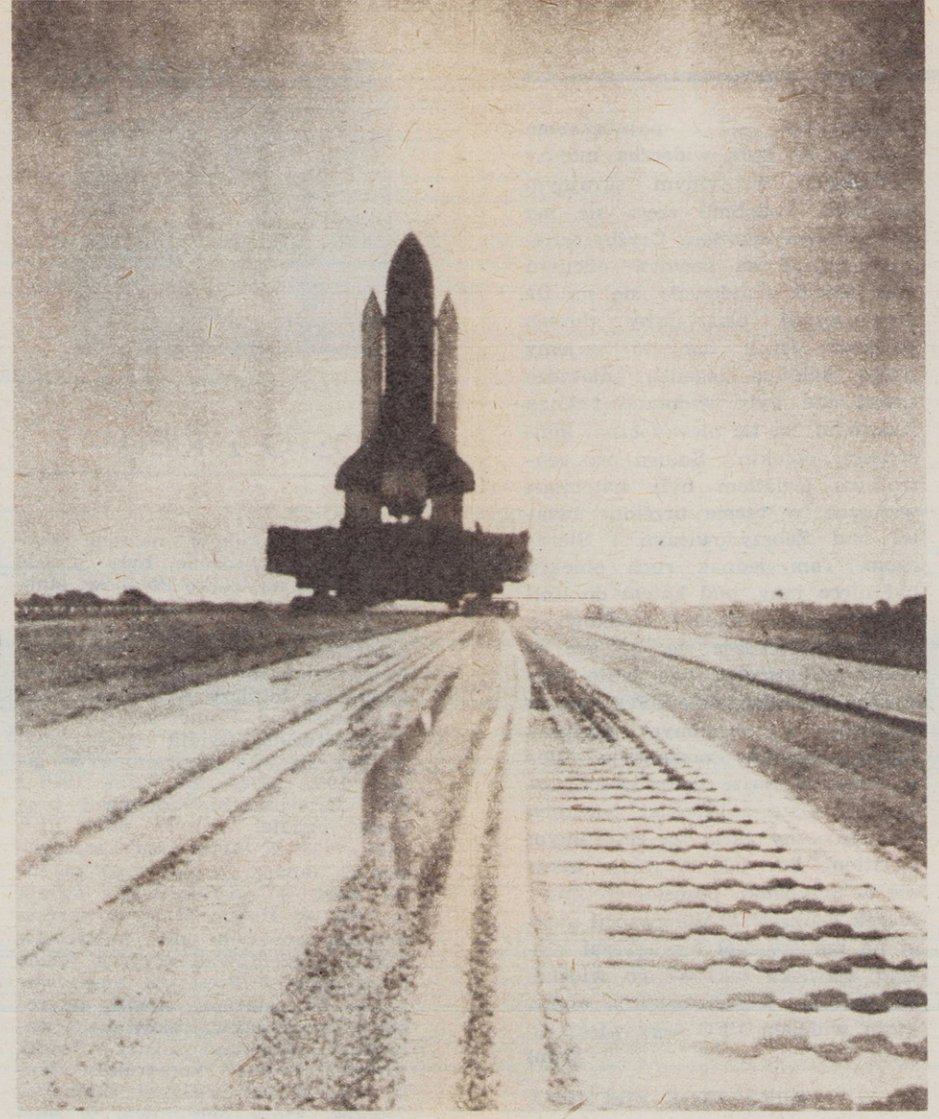
9 min 11 s po starcie z Ziemi silniki Challengera zamilkły po pracy dłuższej niż zwykle o 1 min. Pojazd był już na wysokości 113 km poruszając się z prędkością 7852 m/s. 33 min po starcie manewr silników OMS podniósł orbitę do parametrów 196 x 261 km. Ostatecznie Challenger znalazł się na orbicie o parametrach 322 x 304 km i nachyleniu 49,5°, niższej o 65 km od pierwotnie zaplanowanej ze względu na stratę 1996 kg materiałów pędnych silników OMS w czasie manewru ATO. Jak wykazały późniejsze analizy, Challenger mógł osiągnąć orbitę z dwoma pracującymi silnikami głównymi, lecz gdyby wtedy zawiód jeden z nich, zbiornik zewnętrzny samolotu kosmicznego mógłby spaść na gęsto zaludnione obszary południowej Europy.

Krótko po starcie pokrywy ładowni Challengera otworzyły się odkrywając trzy palety laboratorium Spacelab 2 z zestawem aparatury naukowej. Wyprawa 51-F była pierwszym lotem zbudowanego w Europie Zachodniej laboratorium kosmicznego, w którym nie użyto modułu ciśnieniowego. Na pierwszej z palet wyposażonej w precyzyjny system nakierowywania instrumentów IPS (Instrument Pointing System) o dokładności 1 sekundy kątowej (10⁻⁵ w czasie manewrowania pojazdem) zachodnioniemieckiej firmy Dornier umieszczono 4 instrumenty do badania Słońca: polarymetr słoneczny Soup, brytyjską aparaturę do badania rozpowszechnienia helu w koronie słonecznej Chase, teleskop nadfioletowy HRTS ze spektroskopem i przyrząd do pomiarów natężenia promieniowania słonecznego w paśmie nadfioletu, oba należące do Laboratorium Badawczego US Navy. Na drugiej palecie umieszczono podwójny teleskop rentgenowski i 3 detektory do badań fizyki plazmy, a na trzeciej teleskop do obserwacji w podczerwieni, aparaturę do badań nadciekłości helu i subsatelitę do badań plazmy PDP (Plasma Diagnostic Package).

Za zestawem 3 palet zainstalowano pomocniczą strukturę nośną z detektorami promieni kosmicznych, a na końcu tzw. igloo, pojemnik z komputerami sterującymi pracą laboratorium. Z lotem Spacelaba 2 wiązało się dodatkowe ryzyko — na tydzień przed startem zawiódł zbudowany przez firmę Matra główny komputer igloo i w locie pracowały tylko komputery zapasowy i pomocniczy.

Załogę samolotu kosmicznego podzielono na 2 zmieniające się co 12 h zespoły obsługujące laboratorium. W skład pierwszej „niebieskiej" wchodzili Musgrave, England i Bartoe, a drugiej „czerwonej" — Bridges, Henize i Acton. Dowódca Fullerton pracował głównie ze zmianą „niebieską", ale częściowo także „czerwoną". Wkrótce po starcie przestał funkcjonować system nakierowywania instrumentów IPS. Po dokonaniu zmian w programach komputerowych problem ten udało się przezwyciężyć dopiero w czasie weekendu, 3—4 sierpnia. Część unieruchomionej aparatury zaczęła nagle funkcjonować poprawnie, gdy w czasie przelotu nad Australią uruchomiono jeden z silniczków korekcyjnych Challengera, co spowodowało niewielki wstrząs. Nieoczekiwane problemy w stabilizacji instrumentów optycznych wywoływało przemieszczanie się astronautów wewnątrz kabiny samolotu kosmicznego. Odchylenia teleskopów dochodziły do 20 sekund kątowych.

O 10:30 31 lipca z pokładu Challengera przekazano obraz TV ukazujący chromosferę Słońca widzianą przez teleskop nadfioletu HRTS. Dziesięć minut później na ekranach ukazał się potężny wyprysk materii z powierzchni Słońca, mający kształt litery L i wznoszący się tysiące kilometrów nad jego powierzchnię. Eksperyment Chase przygotowany przez brytyjskie ośrodki naukowe Rutheford Appleton Laboratory i Mullard Space Science Laboratory dostarczył najbardziej szczegółowej jak dotąd charakterystyki rozpowszechnienia helu w koronie słonecznej. Są to niezmiernie istotne dane dla poznania procesów zachodzących na Słońcu, a także dla teorii dotyczących ewolucji wszechświata, m. in. „wielkiego wybuchu" 7—10 mld lat temu, kiedy atomy helu formowały



się w ciągu 4 pierwszych minut po wystąpieniu „praeksplozji".

W piątek, 2 sierpnia z bazy rakietowej White Sands miała być wystrzelona rakieta z instrumentami do badań Słońca, pomiary których miały być później porównane z wynikami badań Spacelaba 2. Start odwołano z powodu uderzenia pioruna w stojącą na wyrzutni rakietę. Program obserwacji Słońca z pokładu Challengera zsynchronizowano z obserwacjami naziemnymi wykonywanymi przez 50 ośrodków astronomicznych w różnych punktach globu, w tym przez Instytut Astronomii Uniwersytetu Wrocławskiego.

W końcu trzeciego dnia lotu Challenger wykonał serię manewrów wokół subsatelity PDP ustawionego w przestrzeni za pomocą manipulatora. Pomiary wykonywane w czasie lotu posłużyły do zbadania wpływu samolotu kosmicznego na otaczającą go plazmę. Po locie Anthony England tak opisał przebieg eksperymentu: „Podczas odpalania 900-funtowych silników rakietowych cały samolot kosmiczny zaczyna się trząść. Nie ma on sztywnej konstrukcji i w czasie odpalania silników powstaje efekt falowania kadłuba. Towarzyszyły temu odgłosy jakby w pobliżu toczyła się bitwa". Chłodzony ciekłym helem kriogeniczny teleskop podczerwieni należący do Smithsonian Astrophysical Laboratory rozpoczął swą pracę w trzecim dniu lotu — 31 lipca, dopiero wtedy, gdy sąsiedztwo samolotu kosmicznego wolne już było od gazów i zanieczyszczeń, które mogłyby zakłócić pracę jego superczułych detektorów. Dostarczył on danych wzajemnie uzupełniających się z obserwacjami satelity astronomicznego IRAS. Teleskop promieniowania rentgenowskiego przygotowany przez Uniwersytet Birmingham (Wielka Brytania), o długości 3,6 m od podstawy palety Spacelaba, posłużył do wykonania obserwacji odległych obiektów kosmicznych m. in. gromad gwiazd w gwiazdozbiorach Perseusza i Panny. W ramach eksperymentu przygotowanego przez Uniwersytet Chicago badano wysokoenergetyczne promieniowanie kosmiczne o nieznanym dotąd pochodzeniu.

W czasie lotu wykonano także eksperymenty nie związane z heliofizyką i astronomią. Dr Musgrave zajmował się badaniem metabolizmu w kościach astronautów. Inny eksperyment służył badaniu zjawiska drewnienia roślin. W doświadczeniu badano wpływ nieważkości na wzrost owsa, sadzonek sosen, fasoli i nasion słonecznika.

Początkowe kłopoty z aparaturą laboratorium Spacelab 2 skłoniły kierownictwo naziemne do przedłużenia lotu o 1 dzień. Ostatecznie Challenger zakończył swą kolejną wyprawę na pasie 23 bazy Edwards AFB w Kalifornii o 12:45 czasu PDT po 7 dniach, 22 godzinach i 45 minutach lotu. Astronauci byli zadowoleni z przebiegu wyprawy. Nieco narzekali na zbytnio pieniące się w stanie nieważkości Coca Colę i Pepsi Colę. Gordon Fullerton na konferencji prasowej w Houston powiedział: „Była to niezwykle dramatyczna misja, przeżywaliśmy okresy głębokiego zniechęcenia i frustracji, a także wielkiego entuzjazmu i radości".

KRZYSZTOF ZIĘCINA
JACEK NOWICKI

KRONIKA

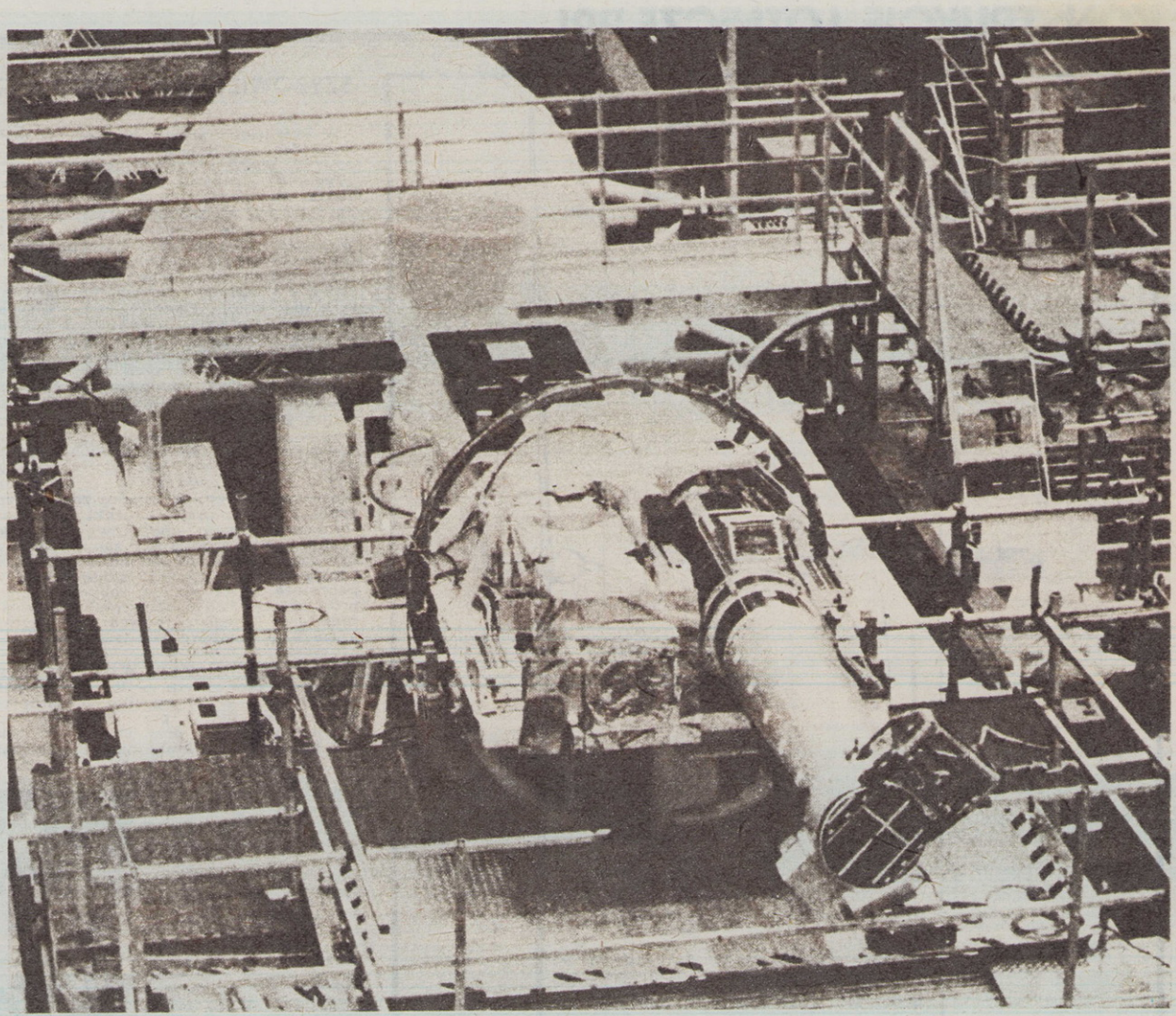
● W Paryżu odbył się tydzień astronautyki i astronomii zorganizowany pod patronatem mera miasta przy udziale: Promospace, CNES, ESA, oraz dwóch stowarzyszeń astronomicznych. Wielka wystawa oraz forum dyskusyjne.

● Spar Aerospace z USA ma umowę zawartą z ChRL na dostawę 26 naziemnych stacji satelitarnych z wyposażeniem (ponad 20 mln dol).

● Eureca, to nie tylko transportowiec orbitalny lecz również nazwa francuskiego programu cywilnego z 1985 dotyczącego uniezależnienia się Europy Zachodniej, od techniki USA i Japonii. Dotyczy on: informatyki, biotechniki, elektroniki, nowych tworzyw i badań kosmicznych. USA odrzuciły propozycję współpracy.

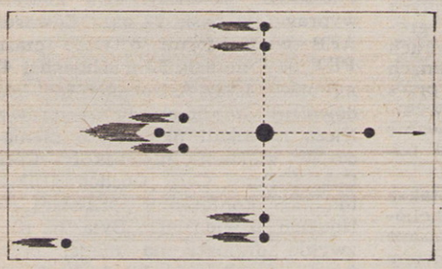
● Naukowcy (m. in. w ZSRR) zajmują się już problemami teoretycznymi urządzeń kosmicznych XXI wieku, np. taśmowymi samobieżnymi systemami transportowo-energetycznymi dla tras: Ziemia — Księżyc, Pluton — Charon, Jo — Europa itd. Dla Księżyca potrzebna będzie taśma długości 300,5 tys. km, przenosząca 236 g ładunku na 1 m i o prędkości 100 m/s, przy dobowym poborze mocy do 220 mW. Obecnie uzyskuje się w przemyśle w ZSRR przesuw taśmy z prędkością 30 m/s.

● Litomonitorowanie, to nazwa nowej odległościowej kontroli stanu litosfery ziemskiej z samolotów i z kosmosu. Służy ochronie środowiska w rejonach przemysłów wydobywczych. Kontrolę powtarza się co 1; 5; 15—20 lat. Technika przydatna także w projektowaniu nowych kopalni, odwiertów itd. W ZSRR działa od niedawna pierwszy specjalny wydział litomonitorowania podległy zjednoczeniu Aerologia ministerstwa geologii. Informacja z lipca 1985.



Na zdjęciach, w kolejności: emblemat wyprawy 51-F ● Challenger na wyrzutni startowej ● laboratorium Spacelab 2 podczas prób podstawowych.
Zdjęcia: CAF (1) i archiwum

JEDNO CZY DZIESIĘĆ UFO?



Grupa 10 Nocnych Świateł z 8 smugami kondensacyjnymi widziana 1983-12-02 przez E. i M. Karczewskich w Rudzie.

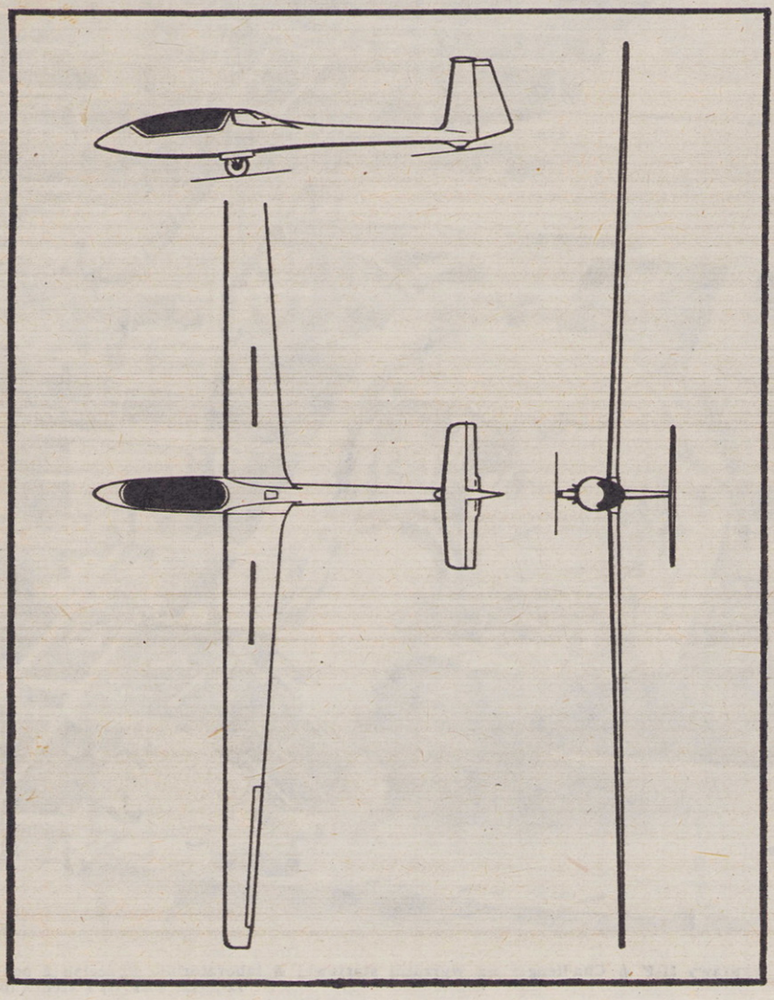
Zaintrygowany niecodziennością zjawiska — kontynuuje swoją relację Marek Karczewski — szybko skalkulowałem, że światła poruszają się na tyle wolno, iż zdążę pobiec po lornetkę 6 x 30 i jeszcze powinienem je zobaczyć, tym bardziej że leciały w kierunku domku. Jeszcze nigdy nie biegłem tak szybko jak wtedy. Gdy wybiegłem przed domek razem z żoną, obiekt znajdował się dokładnie nad nami. Szyk świateł nie zmienił się, wszystkie pulsowały, lecz ich obraz widziany przez lornetkę niewiele się zmienił. Wielkość ich pozostawała taka sama. Dopiero jednak teraz zauważyłem, że wszystkie światła pozostawiają za sobą smugi kondensacyjne. Były one bardzo jasne i jakby fosforyzowały. Ich szerokość była około dwukrotnie większa od średnicy mniejszych świateł, przy czym smuga za trzema kolejnymi środkowymi światłami była dwa razy szersza od pozostałych. Być może dlatego, że pochodziła z centralnego, największego światła. W przeciwieństwie do smug kondensacyjnych, jakie zostawiają za sobą samoloty, te miały wyraźne brzegi, a ich powierzchnie były idealnie jednolite. Dobrze widoczne przez lornetkę, stopniowo gasły, aż stały się zupełnie niewidoczne. Gasły, jak przygasa światło w świetlówkach, równomiernie na całej długości stopniowo traciły blask tak, że ich kontury były cały czas idealnie równe, jakby nie miały na nie żadnego wpływu ruchy powietrza. Przez półtorej minuty obserwacji świateł nie było słychać żadnego dźwięku. Dookoła, jak to w lesie, panowała absolutna cisza. O przelocie obiektu świadczyło jedynie osiem jasnych smug, które utrzymywały się w jednym miejscu i widoczne były jeszcze przez 15 minut od zniknięcia świateł. Zarówno gołym okiem jak i przez lornetkę nie było widać zarysów jakiejkolwiek konstrukcji, na której byłyby zamocowane światła. Sprawiało to wrażenie, jakby każde światło stanowiło samodzielny obiekt. Miałem jednak dziwne wrażenie, że musiał to być jeden duży obiekt, sprawiało to równomierne ustawienie świateł. Poza normalnym w takiej sytuacji podnieceniem, nie odczuliśmy na sobie żadnego wpływu od przelatujących świateł... Obserwując znikanie smug około 20:00 usłyszeliśmy przelatujący samolot w tej części nieba, gdzie znikły światła. Światło pozycyjne samolotu — widoczne było jedynie światło niebieskie — było znacznie słabsze, a dźwięk doskonale słyszalny.

Tyle — jakże cennych w świetle wcześniej przedstawionych opisów-informacji z obserwacji w kolonii Ruda. Niestety, mimo możliwości odtworzenia sytuacji i obliczenia czasu, jakiego potrzebował Marek K. na wzięcie lornetki, niemożliwe było obliczenie prędkości, z jaką światła pokonały odcinek nieboskłonu. Nieznana bowiem jest wysokość, na jakiej leciały światła. Podobnie, mimo znanej pozornej odległości między skrajnymi światłami, niemożliwe było określenie rzeczywistej odległości między nimi oraz ich wielkości. Pozostaje jeszcze jedna rzecz zasadnicza. Uwagę zwraca fakt, że w poszczególnych przypadkach światła zawsze leciały w określonym szyku, nie zmieniając między sobą odległości. Problem w tym, czy były to pojedyncze obiekty-światła lecące w szyku, czy też jeden duży obiekt, o czym wspominali Roman Kremplewski i Marek Karczewski. Za drugą możliwością przemawia znamienny szczegół, że w przypadku obserwacji w Rudzie, najszersza smuga pochodząca — jak należy przypuszczać — z największego światła, **nie była widoczna** między środkowym a tylnym skrajnym światłem. Podobnie rzecz się ma z pierwszym światłem. Czyżby oznaczało to, że na pewnym odcinku obie smugi znajdowały się na tle niewidocznej płaszczyzny dużego obiektu? Jeżeli tak, to stajemy przed kolejną zagadką, dlaczego smugi nie były widoczne tuż za światłami, na tle niewidocznej konstrukcji obiektu? Smuga za centralnym światłem była natomiast widoczna w czasie przelotu świateł nad Zebrzydowicami i Sieradzem. Tam jednak ruch obiektu był nieco inny, **pod kątem** do linii poprowadzonej między środkowymi światłami. Wydaje się, że jest to cenna wskazówka, być może rozstrzygająca o kształcie UFO, o czym powiemy w następnym odcinku. Jedno wszakże zastanawia. Bez względu na nasze wątpliwości, początek najszerszej smugi powinien być widoczny zaraz za centralnym światłem, tak jak to miało miejsce w przypadku pozostałych smug. Marek Karczewski nie zwrócił uwagi na ten szczegół i przekazał wygląd zjawiska tak jak go widział. Nie był on jednak ostatnią osobą, która widziała UFO tego wieczoru.

(cdn)

KRZYSZTOF PIECHOTA

KONSTRUKCJE LOTNICZE PRL

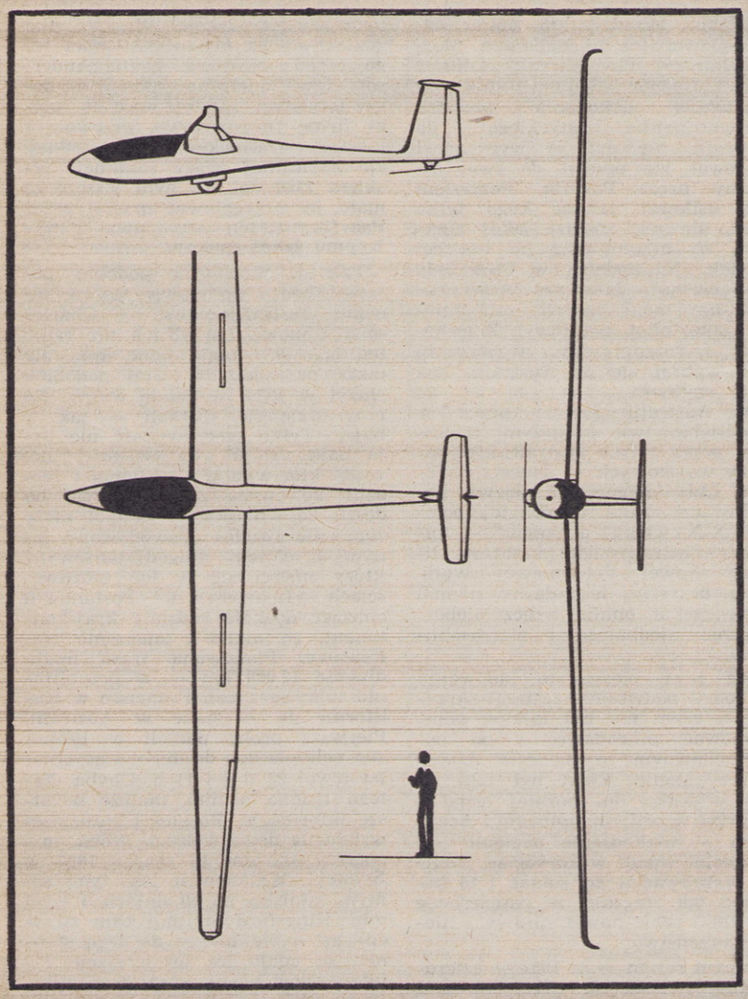


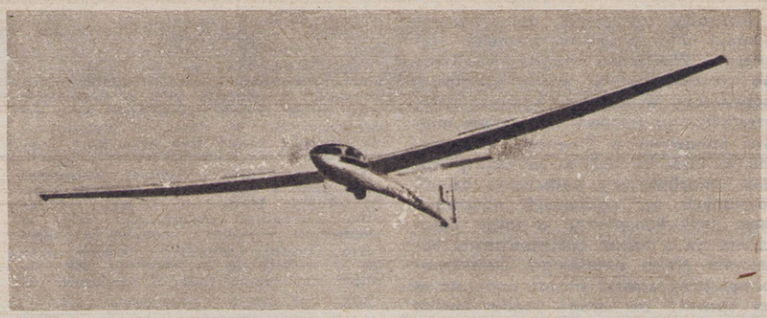
SZYBOWIEC WYCZYNOWY SZD-48-3 JANTAR STANDARD 3

W Przedsiębiorstwie Doświadczalno-Produkcyjnym Szybownictwa w Bielsku przeprowadzono obliczeniową analizę własności przelotowych najbardziej znanych szybowców wyczynowych klasy standard, której wyniki opublikowano w czasopiśmie „Technika Lotnicza i Astronautyczna" (nr 5/1979). Wykazały one, że szybowiec Jantar Standard miał lepsze własności przelotowe od szybowców ASW-19 i Standard Cirrus w całym zakresie kominów termicznych — wąskich i szerokich. Był nieco gorszy od szybowca LS-1f w sytuacji słabych noszeń, lecz lepszy w silnych. Wykazał też najlepsze predyspozycje do lotu dynamicznego w przedziale praktycznie stosowanych prędkości przeskoku 140—200 km/h. Dlatego też szybowiec ten był przedmiotem kilku kolejnych udoskonaleń, jako: SZD-48 Jantar Standard 2 (oblot 1977-12-10), SZD-48-1 Jantar Standard 2 (oblot 1978-09-18), SZD-49 Jantar Standard K (z klapą; oblot 1978-10-10) oraz SZD-48-3. Zespół pod kierunkiem inż. Władysława Okarmusa opracował szybowiec SZD-48-3 Jantar Standard 3 będący odmianą rozwojową znanego szybowca SZD-48 Jantar Standard 2, wprowadzając w nim wiele zmian poprawiających własności użytkowe oraz komfort pilota, a także zwiększających trwałości ważnych zespołów szybowca.

Szybowiec jest zbudowany całkowicie z laminatu epoksydowego wzmocnionego włóknem szklanym. Ogólnie Jantar Standard 3 jest podobny do Jantara Standard 2, ma jednak zmienioną osłonę, zwiększone usterzenie pionowe i nieco dłuższy kadłub. Spełnia wymagania przepisów zdatności do lotu OSTIV-76. Kabina jest dostosowana do pilotów niskich, średnich oraz wysokich. Ma nastawne pedały oraz oparcie i zagłówek. Jest wyposażona w urządzenie odciążające. Zapewniono wygodny dostęp do przyrządów pokładowych i zaczepu holowniczego. Zmieniono kształt drążka sterowego. Szybowiec został wyposażony w komplet przyrządów pokładowych produkcji PZL oraz zbiorniki balastowe dla 150 dm³ wody. Na stateczniku pionowym zabudowano dodatkową dyszę kompensacyjną dla wariometru oraz antenę radiową. Ster wysokości zaopatrzono w klapkę wyważającą. Na zamówienie może być zabudowany zaczep do startu za wyciągarką oraz radiostacja RS-6101-1 i aparatura tlenowa TA-03A, tylne kółko transportowe, a także dostarczone specjalne pokrowce. Mogą też być zabudowane inne przyrządy pokładowe. Do końca 1980 wyprodukowano 315 szybowców Jantar Standard 3 przy łącznej liczbie 475 Jantarów Standard. Z tego szybowca wywodzi się SZD-52 Jantar 15 z klapą dla 15-metrowej klasy FAI, oblatany 1981-12-31. **(K)**

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15 m, długość — 6,85 m, wysokość — 1,51 m, pow. płata — 10,66 m², wydłużenie — 21,1. Masy: własna — 274 kg, całkowita max. — 390 kg (bez balastu) i 540 kg (z balastem). Osiągi: doskonałość — 40 (przy 95 km/h i przy 123 km/h z balastem), min. opadanie — 0,6 m/s (przy 75 km/h i 0,77 m/s przy 97 km/h z balastem), prędkości: przeciągnięcia — 66 km/h i 82 km/h (z balastem), max. dopuszczalna — 285 km/h, max. holu za samolotem — 150 km/h.





SZYBOWIEC WYCZYNOWY BC

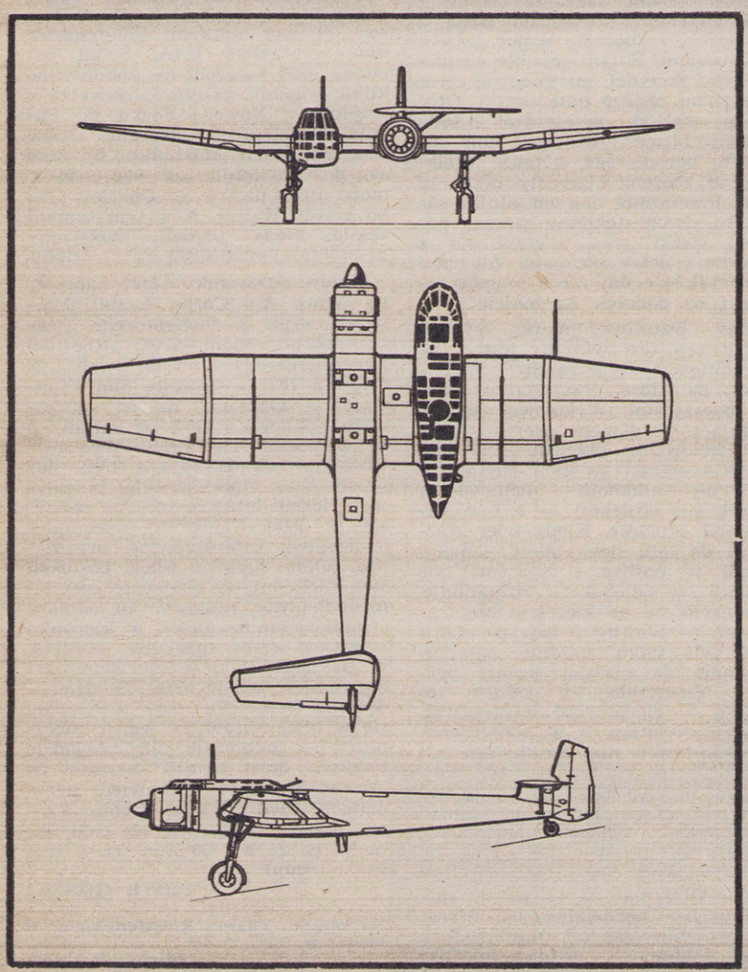
Firma SA Centrair w Le Blanc (Francja), założona w 1970, produkowała 4 wersje szybowca ASW-20 wytwórni Schleicher w RFN, których wykonała 130 sztuk do końca 1984. Od 1982 rozpoczęła produkcję szybowca wyczynowego Centrair 101 w następujących wersjach: 101 Club (wersja podstawowa ze stałym podwoziem dostarczana bez przyrządów pokładowych), 101 (jak 101 Club lecz z przyrządami pokładowymi), Pegase Club (jak 101, lecz z wciąganym podwoziem), Pegase C (wersja zawodnicza z dźwigarem skrzydła z żywicy epoksydowej z włóknem węglowym) oblatana 1983-03-31, Pegase P (Pennes) podobna do Pegase, lecz z tarczami brzegowymi na końcach skrzydła.

Na mistrzostwa Europy przygotowano z Pegase C wersję zmodyfikowaną szybowca wysokowyczynowego w klasie standard nazwaną BC. Jest to 1-miejscowy szybowiec zawodniczy zbudowany w układzie wolnonośnego konwencjonalnego ramieniopłata, konstrukcji sandwiczowej z zastosowaniem żywicy epoksydowej wzmocnionej włóknem szklanym, z dźwigarem wykonanym z rowingu.

Szybowiec ten ma skrzydło wolnonośne o obrysie dwutrapezowym, bez skosu, ze wzniosem 2°18' z profilem ONERA COAP 1/2, będącym zmodyfikowanym profilem Wortmanna FX-61-147. Skrzydło ma lotki i dwupłytowe hamulce aerodynamiczne na wierzchniej stronie oraz podgięte końcówki. Kadłub konstrukcji skorupowej również z żywicy epoksydowej z włóknem szklanym, o zgrabnym smukłym kształcie. Limuzyna 1-częściowa zaczepiona na zawiasie przednim i podnoszona do góry. Koło główne całkowicie wciągane w kadłub i zasłaniane. Stałe kółko ogonowe w obudowie pod usterzeniem kierunku. Koło podwozia wyposażono w hamulec tębnowy.

Usterzenia o obrysach trapezowych, wolnonośne, w układzie litery T, ze statecznikami i sterami. Usterzenie wysokości bez wzniosu i skosu. Usterzenie kierunku ze znacznym dodatnim skosem. Wszystkie powierzchnie sterowe wyważone masowo. Przewidziano zbiorniki balastowe na 160 dm³ wody w skrzydłach, usytuowane na krawędzi natarcia. Zastosowano zaczep do holu zabudowany na nosie kadłuba lub w okolicy środka ciężkości. Przewidziano też turbulizatory na skrzydle. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15 m, długość — 6,82 m, wysokość — 1,42 m, pow. skrzydła — 10,5 m², wydłużenie — 21,4. Masy: własna — 251 kg, max. startowa — 505 kg, użyteczna — 254 kg, max. obciążenie jednostkowe skrzydła — 48 kg/m². Osiągi: max. doskonałość przy 95 km/h — 41, min. opadanie przy 80 km/h — 0,6 m/s, max. prędkość dopuszczalna — 250 km/h, prędkość brutalnego sterowania — 188 km/h.

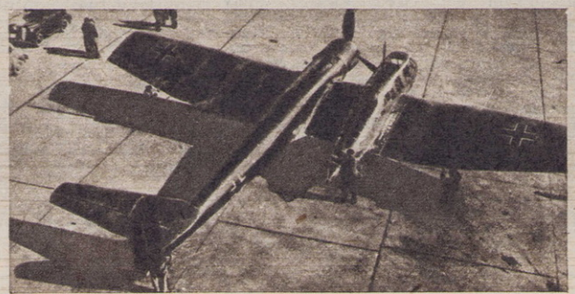


SAMOLOT ZWIADOWCZY Bv-141 B-0

Jakkolwiek Hs-126 wchodził w 1937 dopiero do służby już wydano w Niemczech wymagania techniczne na taktyczny samolot zwiadowczy nowej generacji. Wśród konkurujących projektów największe uznanie uzyskał projekt Ar-198, przedstawiający klasyczny samolot ze stałym podwoziem (projekt okazał się później nieudany). Pewne zastrzeżenia wzbudził dwusilnikowy Fw-189, lecz zaskoczenie wywołał zgłoszony z inicjatywy zakładów Blohm i Voss, projekt oznaczony Ha-141. Projekt opracowany przez dr. inż. Richarda Vogta wprawdzie dotyczył samolotu jednosilnikowego, ale za to... niesymetrycznego. Kabina trzyosobowej załogi zabudowana była na płacie z prawej strony właściwego kadłuba, zakończonego silnikiem i usterzeniem. Projekt nie został przyjęty, ale wytwórnia zbudowała (na własny koszt) prototyp Ha-141-O. Samolot oblatany 1938-02-25 wykazał dobre własności lotne, co przyczyniło się do oficjalnego zamówienia 3 prototypów. Zaliczono do nich samolot Ha-141-O, który otrzymał nowe znaczenie Bv-141 V-2 (wytwórnia zaprzestała wtedy oznakowania swych samolotów skrótem Ha (od Hamburger Flugzeugbau), gdy oficjalny prototyp, oblatany we wrześniu 1938, oznaczono Bv-141 V-1. Różnił się (podobnie jak następny V-3) nowym kształtem kabiny załogi. Wszystkie prototypy były napędzane gwiazdowymi, 9-cylindrowymi silnikami BMW-132N (640/700 kW).

Jak się okazało, samoloty Bv-141 zachowywały się w locie zupełnie poprawnie. Moment wynikający z asymetrii ciągu zrównoważony był oddziaływaniem strumienia zaśmigłowego na usterzenie pionowe, a niesymetryczne położenie środka mas przeciwdziałało momentowi oporowemu śmigła. Zamówiono 5 samolotów serii doświadczalnej (A-O), które zresztą otrzymały równolegle numery prototypowe (V-4 do V-8) i zostały włączone do intensywnych prób, włącznie z bojowymi. Przebiegały one na ogół zadowalająco. Jednakże dowództwo Luftwaffe odnosiło się do samolotu niechętnie. Ponieważ głównym zarzutem formalnym był mały nadmiar mocy, konstruktor przystąpił do dostosowania samolotu do mocniejszego silnika BMW-801 (14-cylindrowa podwójna gwiazda o mocy startowej 1150 kW). Przy okazji zmieniono również płatowiec, zwiększając rozpiętość i zmieniając obrys płata oraz kształt i przekrój kadłuba. Zasadniczej zmianie uległo usterzenie poziome, które stało się niesymetryczne, przesunięte w lewo, przez co tylny strzelec uzyskał nieograniczone pole ostrzału. Pierwszy samolot nowej odmiany B-01 został oblatany w styczniu 1941. Zbudowano 5 samolotów Bv-141B-O (numerowanych 01—05 i równolegle V-9 do V-13). Dalszych zamówień nie było ze względu na znajdujące się już na wyposażeniu Fw-189. Tak więc Bv-141B nie został w praktyce zastosowany. Nie przeszkodziło to propagandzie w reklamowaniu go jako wielkiego osiągnięcia niemieckiej techniki lotniczej i nowego samolotu bojowego Luftwaffe. (J Ś)

DANE TECHNICZNE. Bv-141 B-02 (V-10). Wymiary: rozpiętość — 17,5 m, długość — 14,0 m, wysokość — 3,6 m. Masy: własna — 4700 kg, całkowita (norm.) — 5690 kg i max. — 6110 kg. Osiągi: prędkość max. — 370 km/h (0 m) i 440 km/h (5000 m), pułap — 10 000 m, zasięg — 1200 km (max. — 1900 km). Uzbrojenie: 2 stałe k.masz. MG-17 (7,9 mm) z przodu, 2 ruchome k.masz. MG-15 (7,9 mm) z tyłu, 4 bomby SC 50 (po 50 kg).



Australia zawdzięcza ponoć komunikację lotniczą swemu dawnemu premierowi Williamowi Hughesowi. Kiedy po zakończeniu I wojny światowej uczestniczył w rozmowach wersalskich, częstokroć podróżował samolotem między Londynem a Paryżem. Nasunęło mu to myśl, że jest to znakomity środek umożliwiający połączenie osiedli rozsianych na ogromnych obszarach jego kraju-kontynentu, a także połączenie go z innymi cywilizowanymi obszarami globu ziemskiego. Zafascynowany, telegrafował nawet podobno w tej sprawie do swego rządu, będąc jeszcze w Europie, ale jakoś nie podchwycono jego idei z entuzjazmem. W australijskiej publicystyce prasowej pojawiły się nawet sceptyczne pytania — na co to komu i kto właściwie będzie korzystał z linii lotniczej łączącej na przykład Australię z Anglią? Tak się więc złożyło, że ręce lotnictwa wyciągnęły się nie z Australii, lecz skądinąd ku niej. Ale znamienne jest, że choć z zewnątrz, wyciągali te ręce sami Australijczycy. Jedną z takich prób oraz jej głównego bohatera spróbujemy przybliżyć.

NA OBIAD PRZEZ PACYFIK

(1)

Był to zarazem pierwszy tak długi przelot nad oceanem. Niemal dokładnie w rok po sławnym przelocie Lindbergha nad Atlantykiem (1927-05-20—21; 5809 km) pokonano łącznie ok. 12 500 km nad Pacyfikiem, choć w trzech etapach. Dokonać tego mógł nie byle jaki „pistolet" i to nie sam. Przed nim zasłynęło jednak jeszcze kilku, którzy dotarli do Australii inną drogą — przez Europę, Azję i Morze Timor.

Skutkiem nacisków premiera Williama Hughesa, rząd australijski ustalił nagrodę 10 000 dol.* dla Australijczyka lub Australijczyków, którzy pierwsi dokonają przelotu z Anglii do Australii. Pod auspicjami Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), Royal Aero Club w Londynie ogłosił współzawodnictwo i pierwszy stanął doń porucznik Royal Air Service, Bert Hinkler. Odmówiono mu jednak zgody, bo chciał lecieć samotnie, co wydawało się wówczas nadto ryzykowne.

Pierwszym oficjalnym konkurentem był George Cambell Matthews, który wraz z mechanikiem rozpoczął przelot w końcu października 1919 na dwupłatowym Sopwith Wallably (rozwinięcie transportowego Atlantica). Próba nie powiodła się. Nieco wcześniej, bo 14 października, z Villacoublay wystartowali na Caudronie G.4 Francuzi: Etienne Poulet i Jean Benoist — jednak ich przedsięwzięcie nie liczyło się w oficjalnym konkursie, bowiem nie byli Australijczykami.

Royal Aero Club zatwierdził natomiast byłego pilota Australian Flying Corps, Rossa Smitha (1895—1922) Przedsięwzięcie zakrojone było na większą skalę, bo przelotu miano dokonać na dwusilnikowym bombowcu Vickers Vimy (sprawdzonym już w przelocie Alcocka i Browna z Nowej Funlandii do Irlandii 1919-06-14—15) i z załogą wieloosobową. Jej członkami, oprócz Rossa Smitha byli: jego brat Keith Smith, były instruktor lotniczy (w przelocie miał pełnić funkcję nawigatora) i dwaj sierżanci Australian Flying Corps, Jim Bennett i Wally Shiers (mechanicy).

12 listopada 1919 przeciążony paliwem Vimy, z australijską załogą, wystartował o 09:05 z londyńskiego lotniska Hounslow. Przelot braci Smith obfitował w niezwykłe zdarzenia, ale nie tylko dlatego stanowi osobny, obszerny temat, zasługujący na oddzielne opracowanie. 10 grudnia 1919, o 15:40 — a więc po 28 dniach (warunkiem było nie przekroczenie 30 dni) — wylądowali na lotnisku Fanny Bay koło Port Darwin.

Francuzi Poulet i Benoist zakończyli swój rajd w Rangunie, z powodu awarii silnika; Matthewsa i jego mechanika zatrzymał początkowo śnieg w Niemczech, a gdy z wielkim opóźnieniem (raczej honorowo) podjęli próbę — rozbili się 17 kwietnia 1920, lądując na wyspie Bali. Z oficjalnie zarejestrowanych jeszcze czterech innych prób, żadna się nie powiodła.

Po wyczynie braci Smith, który przeszedł do historii światowego lotnictwa, Royal Aero Club zatwierdził plan powtórzenia tego przelotu, tym razem samotnie, przez Berta Hinklera. Wystartował 31 maja 1921 na Avro Baby, ale przelot przerwały wydarzenia na Bliskim Wschodzie. Próbę powtórzył dopiero po 7 latach, startując 7 lutego 1928 z lotniska Croydon pod Londynem na Avro Avian. Po przeszło 15 dniach samotnego lotu, lądował 22 lutego 1928 w Port Darwin w Australii. Przyjęty entuzjastycznie przez rodaków, przeszedł nie tylko do annałów światowego lotnictwa, ale niemal do legendy.

Gdy Hinkler lądował w Darwin, na innym kontynencie, bo w USA, pewien jego rodak głowił się, jak by tu dotrzeć do Australii zupełnie inną drogą. Nazywał się Charles Kingsford Smith, jednak z braćmi Smith, którzy wsławili się w 1919, nie miał nic wspólnego (smith znaczy w języku angielskim kowal i jest to nazwihko bardzo popularne, coś jak nasz Kowalski). Właściwie nie można powiedzieć, że nie mieli nic wspólnego — łączyła ich ta sama obsesja przelotu do Australii.

Smithy — tak nazywał go świat gdy stał się już sławny — był wcześniej pilotem RAF i po I wojnie światowej (odniósł 5 zwycięstw) został zdemobilizowany w stopniu porucznika. Z dwama innymi rodakami podobnie zdemobilizowanymi — Cyrilem Maddocksem i Valentinem Rendlem — założył towarzystwo lotnicze Kingsford-Smith, Maddocks Aeros Ltd. Kupili dwa De Havillandy D.H.6, ale firma wkrótce zbankrutowała. Smith, nie mając już czego szukać w Anglii, popłynął do swego brata Harolda, do Oakland w USA (Kalifornia). Oakland — to „lotnicza" miejscowość koło San Francisco. Był tam kaskaderem lotniczym, występował też w pokazach Moffett-Starkey Aero Circus, zyskując nawet renomę. Po odebraniu mu możliwości dokonania przelotu transeuropejsko - azjatyckiego do Australii, nie dał za wygrana i planował już przelot do swej ojczyzny przez Pacyfik. Pomysłem tym usiłował zarazić kogo tylko mógł.. ale nie znalazł jakoś chętnych do uszczuplenia na ten cel portfela. Na dodatek w USA było mu „ciasno". Jako nie Amerykanin, nie mógł znaleźć zatrudnienia jako pilot pocztowy. Zniechęcony i rozgoryczony, w styczniu 1921 wybrał się do Australii... na razie statkiem.

W Australii znalazł pracę w przedsiębiorstwie lotniczym, założonym przez byłych australijskich pilotów wojskowych — Diggers Aviation Ltd. (diggers, to nazwa poszukiwaczy złota w drugiej połowie XIX wieku, a potem — żołnierzy australijskich). Latał na liniach Nowej Południowej Walii, gdzie przyszły, legendarny niemal pilot, zyskał opinię wręcz niebezpiecznie niedbałego i niefrasobliwego.

Już przy pierwszym lądowaniu uszkodził podwozie i zastrzał skrzydła, o czym nie był łaskaw poinformować pracodawcę i po powierzchownym przeglądzie podjął dalsze latanie. Efekt był taki, że gdy w kilka dni później leciał z dwiema dorosłymi osobami i dzieckiem — uszkodzenie pogłębiło się i samolot wpadł w korkociąg. Smithy wyprowadził go jednak i to podobno tak zręcznie, że pasażerowie nie zdali sobie nawet sprawy z niebezpieczeństwa.

Innym razem — w 1922 — czterokrotnie popisał się przelotem pod mostem na rzece Lachlan, niedaleko Sydney. Wysokość prześwitu tego mostu wynosiła 4,5 m, a pikanterii dodaje fakt, że ostatni z tych przelotów zakończył pętla z półbeczką, rozpoczęta ponoć jeszcze pod mostem. Enfant terrible australijskich skrzydeł spowodował tym wyczynem jeszcze inne skutki. Otóż owym mostem przejeżdżał wtedy pewien farmer, wiozący żonę do punktu porodowego, a także wielki wóz ze zbożem, ciągnięty przez 12 koni. Przerażony hukiem silnika samolotu, dwunastokonny zaprzęg poniósł, ciężki wóz zderzył się z bryczką i nowy obywatel Australii rozpoczął swe dni nieco przedwcześnie i na dodatek na moście.

Inny, wątpliwej marki wyczyn Smithy'ego, też związany jest z noworodkiem — tym razem z chrzcinami, na które przyleciał z dwoma pasażerami. Wylądował na sąsiadującej z domem prerii i podczas kołowania przedziurawił oponę. Nie przejął się tym zbytnio, a po wypiciu alkoholu — niemowlęciu życzył jak najlepiej — o tym zapomniał zupełnie. Kiedy więc startował do lotu powrotnego, samolot wpadł w poślizg i zatrzymał się dopiero w głębokiej rozpadlinie. Skończyło się na szczęście nie tragicznie — Smithy i jego pasażerowie byli tylko solidnie pokiereszowani, ale samolot jeszcze bardziej. Skończyło się jednak coś jeszcze — cierpliwość towarzystwa Diggers Aviation, a w konsekwencji — praca w nim Smithy'ego.

Lekcja poskutkowała. W West Australian Airways, gdzie zaczął następną pracę, był jakby innym człowiekiem. Młode towarzystwo lotnicze m. in. jemu zawdzięczało to, że należało do najbezpieczniejszych. Otrzymał za to nawet specjalny list pochwalny od pracodawcy. Nie zagrzał tam jednak długo miejsca, w wyniku konfliktu o wynagrodzenie. Wraz z nim znalazł się na bruku inny pilot tego przedsiębiorstwa, Keith Anderson. Obaj mieli na jakiś czas dosyć lotnictwa, założyli więc do spółki firmę transportową, przewożącą towary ciężarówkami. Rok nudnej, ale opłacalnej pracy zamknęli zyskiem 2300 dol. To było jeszcze za mało, by przygotować przelot przez Pacyfik, a ten nie dawał Smithy'emu jakoś spokoju.

Tak się złożyło, że podobny pomysł chodził po głowie jeszcze innemu Australijczykowi — Charlesowi Ulmowi. Łączył ich nie tylko ten pomysł i takie samo imię, ale także przeszłość — Ulm podobnie służył w RAF w czasie wojny. No i wreszcie się spotkali — jak w bajce. Tylko rzeczywistość nie była bajkowa. W rzeczywistości niekiedy klin wybija się klinem i zgodzili się chyba z tą prawdą, bo doszli do wniosku, że przelot może zapewnić rozgłos spowodowany innym przelotem długodystansowym, który mieści się w ich możliwościach finansowych. Postanowili oblecieć dookoła rodzimy kraj-kontynent, co miało i znaczenie treningowe. Planowana trasa miała długość 12 000 km — w przybliżeniu tyle, ile z San Francisco w Kalifornii do Brisbane w Australii. Pierwszą próbę podjęli w 1924 i nie należała ona do imponujących — lot trwał 22 dni i 11 h. Chyba dlatego trudno o nim znaleźć bogatsze informacje. Rozgłos i entuzjazm wzbudziła dopiero druga próba, rozpoczęta startem 19 marca 1927 w Sydney. Wylądowali na tym samym lotnisku po 10 dniach 5 h 30 min. Kingsford Smith i Ulm zwrócili na siebie uwagę do tego stopnia, że udało im się wreszcie zainteresować kogoś swoją transpacyficzną obsesją. I to nie byle kogo — bo samego premiera Nowej Południowej Walii! Przyznał im na ten cel 3500 dol. Wkrótce trójka upartych, bo dołączył Keith Anderson, płynęła statkiem ku wschodnim wybrzeżom USA. Świat był wtedy pod wrażeniem dokonanego kilka tygodni wcześniej sławetnego przelotu z Nowego Jorku do Paryża Charlesa Lindbergha (znów Charles! Jeżeli ktoś chce, by jego syn dokonał lotniczych wyczynów — może niech nazwie go Charles, albo po polsku Karol). A w tym samym czasie, kiedy płynęli, ktoś inny przecierał początkową część szlaku.

Młody porucznik Amerykańskiego Army Air Corps, Lester Maitland, wraz z nawigatorem, również porucznikiem AAC, Albertem Hegenbergerem, wystartowali 28 czerwca 1927 z lotniska San Francisco — Oakland, na trzysilnikowym Fokkerze („Bird of Paradise") w kierunku Hawajów. Wcześniej trasę tę (na Hawajach były już wtedy bazy amerykańskie) pokonywały łodzie latające (po raz pierwszy w 1925). Należy tu wspomnieć o pewnym interesującym urządzeniu, jakim obydwaj piloci posłużyli się. Mieli oni na pokładzie specjalny odbiornik radiowy, do odbioru sygnałów emitowanych w kierunku Hawajów przez specjalny nadajnik w Oakland. Było to pierwsze użycie radiolatarni w przelocie dalekodystansowym. Niestety, nie udało się w pełni sprawdzić jego skuteczności — odbiornik na pokładzie Fokkera uległ awarii wkrótce po starcie. Mimo to i po wielu perypetiach, obydwaj lotnicy amerykańscy dotarli szczęśliwie do celu, lądując po 25 h i 50 min na wyspie Kauai. **(cdn)**

PIOTR GÓRSKI

Na zdjęciu: Charles Kingsford-Smith w mundurze RAF, w 1918.

Zdjęcie: archiwum

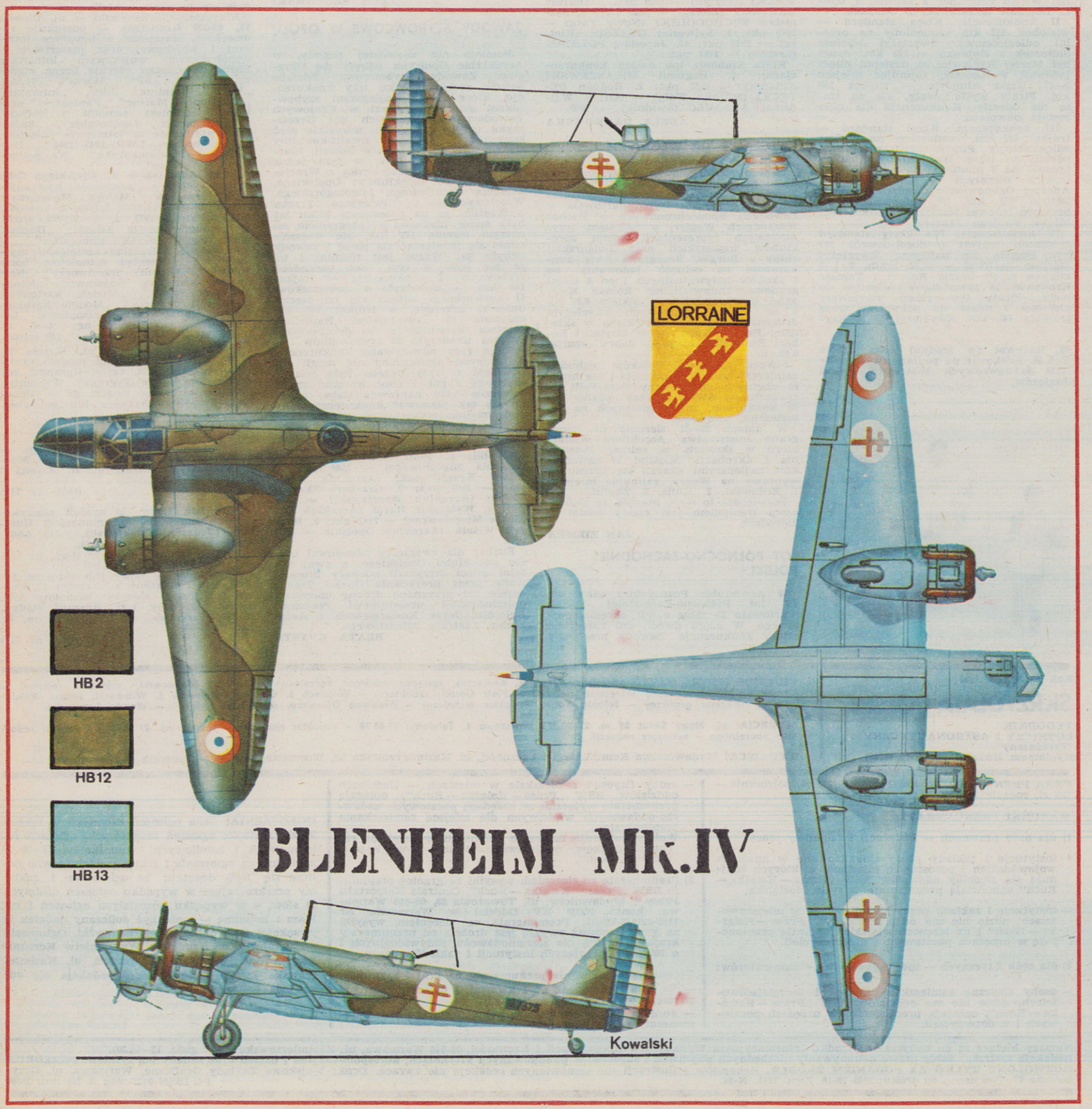
Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

W 1933 potentat prasowy lord Rothermore zamówił w zakładach Bristol szybki samolot pasażerski przystosowany do przewozu pilota i sześciu pasażerów. Zakłady Bristol wywiązały się z zamówienia i w 1934 oblatano nowy samolot. Osiągał on prędkość 400 km/h, jakiej w tym czasie nie osiągał żaden samolot myśliwski RAF. Ministerstwo Lotnictwa szybko zareagowało i złożyło zamówienie na samolot oznaczony kryptonimem Typ 142. Prototyp przystosowany do celów wojskowych opracowano w zespole kierowanym przez Barnwella. Już w jednym z pierwszych lotów udało się uzyskać na nim prędkość 488 km/h (jak na samolot bombowy, bo do takiej roli przystosował go projektant, było doskonałym osiągnięciem). Samolot po niewielkich modyfikacjach skierowano do produkcji seryjnej w 1936 jako Blenheim Mk.I. W tej wersji wyprodukowano go 1134 egz. Opracowano także wersję myśliwską dzienną i nocną jako Blenheim Mk.IF.

W celu poprawy parametrów bojowych samolotu opracowana została wersja, w której dodano stanowisko bombardiera-nawigatora w przedłużonym przodzie kadłuba, wersja Mk.IV (istniała także jej odmiana myśliwska MK.IVF). Produkcję podjęto także w Kanadzie, gdzie pod nazwą Boolinbroke wyprodukowano wiele egzemplarzy, w tym wersję na pływakach Boolinbroke III. Samolot był eksportowany do Jugosławii, Turcji i na Litwę, skąd trafił także do Związku Radzieckiego. Blenheimy używane były również przez Francuzów.

Bristol Blenheim Mk.IV Z7375 należący do Grupy Lorraine Wolnej Francji stacjonującej w październiku 1941 w Abu-Sweir w Egipcie. Samolot w typowym malowaniu pustynnym — powierzchnie górne i boczne w nieregularne plamy w kolorach sjena (Dark Earth) i średni kamienny (Middle Stone) oraz powierzchniach dolnych w barwie lazurowoniebieskiej. Przedstawiony egzemplarz nie miał żadnych liczb czy cyfr numerujących go w jednostce, a jedynie godło Grupy Lorraine malowane obustronnie na stateczniku pionowym. Numer seryjny namalowany był na polu o częściowej barwie ciemny zielony (Dark Green) — pozostałość z fabrycznego malowania.

Na zdjęciu: Blenheim Mk.IV w locie bojowym.



KORESPONDENCJE

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW

XIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów odbyły się w Lesznie. W klasie standard startowało 32 zawodników na Jantarach St. 2 i 3, a w klasie klubowej — 26 zawodników na Piratach. Kilku juniorów miało kłopoty z fotografowaniem, głównie z zachowaniem sektora.

I konkurencja. Klasa Standard — trójkąt 224 km. Zwyciężył Mariusz Rachwał z Aeroklubu Zamojskiego — 102,22 km/h — i nie oddał prowadzenia do końca mistrzostw. 2 i 3 miejsce zajęli bracia Robert i Tomasz Krokowie z Aeroklubu Stalowowolskiego i też do końca utrzymali zdobyte miejsca. Klasa klubowa — trójkąt 148 km. Zwyciężył Jan Gruszecki z Aeroklubu Podkarpackiego — 72,10 km/h, drugi był Witold Scheffner z Leszna, a trzeci Bogumił Milaszewski z Gdańska.

II konkurencja. Klasa standard — wielobok 232 km zamieniony na przelot odległościowy. Zwyciężył Mariusz Sidłoczek z Rybnika — 173 km, drugi był Maciej Rydlewicz, a następni piloci lądowali w Lesznie, zajmując miejsca 3—17. Klasa klubowa — trójkąt 160 km. Piraty wystartowały, ale na trasę nie odeszły. Konkurencja dla nich została odwołana.

III konkurencja. Klasa standard — trójkąt 187 km, zamieniony na przelot odległościowy. Piraty i tym razem nie odeszły na trasę. Warunki były bardzo trudne. Aż 7 pilotów lądowało po przeleceniu niecałych 40 km. Zwyciężył Andrzej Ogonowski z Grudziądza, przelatując 136 km. W tej konkurencji pechowo lądował Maciej Rydlewicz, rozbijając swojego Jantara.

IV konkurencja. Dla klasy standard ogłoszono trójkąt i docel-powrót 181 km. Pogoda nie najlepsza. Zwyciężył Mariusz Rachwał — 67,68 km/h, 2 i 3 miejsce zajęli bracia Robert i Tomasz Krokowie. 18 zawodników doleciało do mety. Piraty tym razem startowały pierwsze i miały do pokonania trasę trójkąta 148 km. Zwyciężył Lech Karłowski z Aeroklubu Bydgoskiego — 46,11 km/h. Drugie miejsce zajął Bogumił Milaszewski z Aeroklubu Gdańskiego, a trzeci był Bogdan Pętecki z Aeroklubu Stalowowolskiego. W tej klasie tylko 8 pilotom udało się pokonać całą trasę. 16 lądowało w polu.

Niestety, w klasie klubowej nie udało się rozegrać dwóch brakujących konkurencji i mistrzostwa nie mogły być uznane za rozegrane. W klasie klubowej bardzo dobrze latały dziewczęta, debiutująca Ilona Patejuk z Zamościa, która zajęła 4 miejsce i Beata Wojtyna z Kielc — 10 miejsce. Niestety, nie miały okazji pokazać, co potrafią w Szybowcowych Mistrzostwach Polski Kobiet, które też nie zostały rozegrane (przez dwa tygodnie nie rozegrałyśmy ani jednej konkurencji?!).

WYNIKI. Klasa standard: 1. Mariusz RACHWAŁ (Zamość) — 3378 pkt; 2. Tomasz KROK (Stalowa Wola) — 3248 pkt; 3. Robert KROK (Stalowa Wola) — 3207 pkt; 4. Piotr KUCHTA (Lubin) — 2990 pkt; 5. Andrzej OGONOWSKI (Grudziądz) — 2948 pkt; 6. Jarosław NOWACKI (Olsztyn) — 2929 pkt; 7. Dariusz BRZYKCY (Elbląg) — 2925 pkt; 8. Stanisław SUCHODOLSKI (Nowy Targ) — 2879 pkt; 9. Sylwester GRZESIK (Kielce) — 2842 pkt; 10. Jarosław POŹNIAK (Leszno) — 2784 pkt.

Klasa klubowa (po dwóch konkurencjach): 1. Bogumił MILASZEWSKI (Gdańsk) — 1933 pkt; 2. Bogdan PĘTECKI (Stalowa Wola) — 1831; 3. Waldemar ADAMIEC (Świdnik) — 1809.

ADELA DANKOWSKA

M. Rachwał (w środku) oraz bracia T. i R. Krokowie na podium zwycięzców XIII Szybowcowych Mistrzostw Polski Juniorów.

KIELCZANIE NA WĘGRZECH

Dobrze spisali się na Węgrzech spadochroniarze Aeroklubu Kieleckiego. Zaproszona przez zaprzyjaźniony Aeroklub z Solnoka drużyna startowała w Zawodach Spadochronowych o Puchar Wschodnich Węgier, z udziałem trzyosobowych reprezentacji ośmiu aeroklubów węgierskich oraz bułgarskiej ekipy z Burgas. Rozegrano dwie konkurencje na celność lądowania: po 8 skoków indywidualnych i po 4 skoki grupowe. Indywidualnie Roman Kulis zajął drugie miejsce wynikiem 0,57 m, a w skokach grupowych zwyciężyła drużyna Aeroklubu Kieleckiego w składzie: Roman Kulis, Artur Zbylut i Robert Erdowski, osiągając dobry rezultat 0,40 m.

Sukces sportowy Polaków wzbudził zainteresowanie ich sprzętem i nie brakło chętnych do zamiany Para-Foili na spadochrony SW-12 podczas skoków poza konkursem, zorganizowanych na zakończenie zawodów.

W dniach 29—31 sierpnia br. rozegrano mistrzostwa Aeroklubu Kieleckiego w skokach na celność lądowania i akrobacji. Spośród 19 zawodników najlepszymi okazali się uczestnicy wyprawy na Węgry, zajmując miejsca: 1. Erdowski, 2. Kulis, 3. Zbylut.

Potwierdza to starą prawdę, że najlepszym treningiem jest częsty udział w zawodach.

JAN ZIEMBA

LOT PÓŁNOCNO-ZACHODNIEJ POLSKI

W Aeroklubie Poznańskim odbył się IV lot Północno-Zachodniej Polski. Startowało 21 załóg z VII okręgu sportowego. W ciągu dwóch dni rozegrano cztery konkurencje. Zawody przebiegły bardzo sprawnie. Zawodnicy zaprezentowali wysoki poziom latania zawodniczego, szczególnie ci z doświadczeniem. Wystartowało także wiele załóg bardzo młodych, zdobywając cenne doświadczenie zawodnicze, które z pewnością w przyszłości będzie owocować. Trzy czołowe załogi uhonorowano pucharami. Wszystkie załogi otrzymały dyplomy uczestnictwa, a załogi kobiece — dodatkowo kwiaty. Wyróżniono także najlepszą załogę poznańską pucharem przechodnim ufundowanym przez instruktora pilota Janusza Duszyńskiego.

Zawody przebiegały w miłej, koleżeńskiej atmosferze, co podkreślali wszyscy uczestnicy. Wysunięto także wniosek, aby opracować nowy regulamin zawodów III-ligowych, gdyż obecny jest już zbyt przestarzały i nie odpowiada aktualnemu poziomowi latania rajdowo-nawigacyjnego.

Wyniki: 1. Henryk Sroka — Arkadiusz Kurzawa (Ostrów) — 4533 pkt; 2. Bernard Klimasz — Artur Chudy (Leszno) — 4517 pkt; 3. Witold Seroka — Krzysztof Sakowski (Poznań) — 4236 pkt.

LECH SZUTOWSKI

ZAWODY SZYBOWCOWE W OPOLU

Pomimo nie najlepszej pogody, w Aeroklubie Opolskim odbyły się Okręgowe Zawody Szybowcowe. Zdołano jednak rozegrać tylko trzy konkurencje, które pięciu najlepszym szybownikom gwarantują start w Krajowych Zawodach Szybowcowych im. Grzeszczyka (gdyby rozegrano wszystkie pięć konkurencji, najlepsi kwalifikowaliby się również do mistrzostw Polski). Startowało 26 zawodników, w tym jedna kobieta, Dorota Kaczorowska z Wrocławia, z pięciu aeroklubów: Opolskiego, Zagłębia Miedziowego, Jeleniogórskiego, Wrocławskiego i Gliwickiego. Trzeba podkreślić, że na przestrzeni kilku lat były spore trudności z rozegraniem na naszym terenie III ligi, ale wreszcie udało się przełamać złą passę i zawody odbyły się. Ważne jest również i to, że nie było w tym roku uszkodzeń szybowców. I konkurencję — trójkąt 148 km — ukończyło 9 zawodników. II konkurencja odbyła się po pięciodniowej przerwie, a trójkąt 101 km obleciało 21 zawodników. Natomiast ostatnią konkurencję — docel-powrót 146 km ukończyło 22 szybowników.

Kilka razy odwoływano konkurencje, a ponieważ szybownicy nie mogli już powrócić z trasy, trzeba było ściągać szybowce z pól. I choć warunki atmosferyczne były naprawdę słabe, starano się tak planować konkurencje, aby maksymalnie wykorzystać pogodę. Dużą pomoc przy wykonywaniu obliczeń wyników przyniósł komputer ZX Spectrum.

Wyniki: 1. Piotr Kuchta (Aeroklub Zagłębia Miedziowego) — 2500 pkt; 2. Adam Krasnodębski (Aeroklub Opolski) — 2361 pkt; 3. Grzegorz Skomorowski (Aeroklub Wrocławski) — 2208 pkt; 4. Waldemar Haraś (Aeroklub Zagłębia Miedziowego) — 2187 pkt; 5. Henryk Wiśnik (Aeroklub Opolski) — 2006 pkt.

Puchar dla zwycięzcy ufundował prezes Aeroklubu Opolskiego, a dwaj kolejni piloci otrzymali puchary ufundowane przez prezydenta Opola. Tradycyjnie już przyznano drobny upominek najmłodszemu uczestnikowi zawodów. Był nim Jerzy Kosierkiewicz z Aeroklubu Zagłębia Miedziowego.

BEATA KRYSTA

ZWYCIĘSTWO STALOWEJ WOLI

W dniach 17—25 sierpnia rozegrano w Aeroklubie Stalowowolskim Okręgowe Zawody Szybowcowe (III liga) z udziałem 29 pilotów z 7 aeroklubów. Rozegrano trzy konkurencje, w których zwyciężyli: I — trójkąt 108 km — Zbigniew Walas (Stalowa Wola), II — dcp 104 km — Wojciech Antczak (Gliwice), III — wielobok 173 km — Tomasz Krok (Stalowa Wola). Zawody wygrał **Tomasz Krok przed Stanisławem Stachurskim i Mariuszem Wierciochem** — wszyscy ze Stalowej Woli.

ADAM ZIĘBA

KLUB I SKRZYDLATA

Tomasz Wojtowiecki — ul. Włościańska 4a m. 32, 01-710 Warszawa — wymieni modele F-14, F-15, MiG-25 w skali 1:144 (Revell) na inne w tej samej skali. Prosi o kontakt osoby interesujące się tą skalą modeli.

Krzysztof Ciechanowski — ul. Lipowa 15, 86-300 Grudziądz — poszukuje radzieckich czasopism o tematyce lotniczej i wojskowej oraz materiałów o współczesnym wojskowym lotnictwie ZSRR. W zamian oferuje liczne numery „L + K", „SP", „Morza", „TLiA", „WPT", lotnicze TBiU, „Interavil", „Aviation a. Marine", „Fantastyki" oraz książki: „Polski samolot i barwa", „Jagdflugzeuge, Jagdbomber", „Samoloty myśliwskie w lotnictwie polskim", „Wozy bojowe LWP 1943—1983", „Lotnictwo i Kosmonautyka", „Na poligonie i defiladzie".

Adam Adamiak — ul. Ujejskiego 11/33, 43-100 Tychy — poszukuje następujących numerów „Małego Modelarza": 20/1960, 10/1966, 11/1967, 5/1969, 2, 5—6/1970, 1—2, 3/1971, 10/1972, 1, 4, 8/1978, 5/1980. W zamian oferuje książki: „Budowa plastykowych modeli samolotów", „W atmosferze", „Przegląd samolotów myśliwskich", „Przegląd samolotów bombowych", „Giganty przestworzy", „Najnowsze samoloty wojskowe", „Młody modelarz rakiet", „Modele kartonowe statków i okrętów", „Modele kartonowe samolotów" oraz czasopisma: „Letectvi + kosmonautika", nry 4—8, 10, 12—17/1984 i „Małe Modelarze" (30 sztuk).

Stanisław Zwolan — ul. Wesoła 16, 22-400 Zamość — odstąpi modele samolotów w skali 1:72, farby Humbrol, roczniki SP, „Żółte Tygrysy". W zamian chciałby otrzymać książki SF — McLeana, Forsyhta, Archera lub gotówkę.

OGŁOSZENIA DROBNE

Modele plastykowe, literaturę itp. — sprzedam. Znaczek + koperta. **D. Maćkiewicz, 82-300 Elbląg, ul. H. Barona 3 m. 1.**

(Ogł. nr 114)

Sprzedam farby do modeli plastykowych. Kolory według numeracji Humbrol. **Jędrzej Maciejewski, 9-110 Łódź, Łanowa 99a/41, tel. 52-13-13.**

(Ogł. nr 115)

Kupię modele nowe lub sklejone tematycznie związane z okresem II wojny światowej. Niemcy: samoloty 1:72, sprzęt pancerny 1:35. **Ryszard Radyn, 01-952 Warszawa, ul. Lindego 26 m. 73, tel. 35-26-54.**

(Ogł. nr 117)

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ: redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy — **Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska.**

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27 52 60 — zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 390 zł, półrocznie — 780 zł, rocznie — 1 560 zł.

WARUNKI PRENUMERATY:

1) dla osób prawnych — instytucji i zakładów pracy:

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych oddziałach,

— instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2) dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów:

— osoby fizyczne zamieszkałe na wsi i w miejscowościach, gdzie nie ma oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli,

— osoby fizyczne zamieszkałe w miastach — siedzibach oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch", opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych nadawczo-oddawczych właściwych dla miejsca zamieszkania prenumeratora.
Wpłaty dokonują używając „blankietu wpłaty" na rachunek bankowy miejscowego oddziału RSW „Prasa — Książka — Ruch".

3) Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 23, 00-958 Warszawa, konto NBP XV Oddział w Warszawie Nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

Terminy przyjmowania prenumeraty na kraj i zagranicę:
— do dnia 10 listopada na I kwartał, I półrocze roku następnego oraz cały rok następny,
— do dnia 1 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty roku bieżącego.

OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 35 zł za słowo, ogłoszeń urzędowych, ogłoszeń reklamowych i handlowych komunikatów 75—90 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

Numery bieżące są do nabycia w Ośrodku Informacyjnym Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 (w godz. 12—16.30).
Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku: 1985-10-18. Zam. 7111. N-28.
PL ISSN 0137-866x ● Nr ind. 37306

RWD-14 Czapla Krzysztofa Murawskiego (2. w F4B juniorów)

MISTRZOSTWA POLSKI MAKIET LATAJĄCYCH

Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. J. Krasickiego, Aeroklub Orląt oraz Liceum Lotnicze im. Żwirki i Wigury w Dęblinie gościły 13—15 września 1985 uczestników Mistrzostw Polski Makiet Latających w klasach F4B (na uwięzi) i F4C (zdalnie sterowanych).

Zawody makiet latających na uwięzi rozgrywano na płycie przed pomnikiem wzniesionym Bohaterskim Lotnikom Dęblińskiej Szkoły Orląt, zaś makiet zdalnie sterowanych — na płycie postojowej lotniska. Piękna pogoda oraz tradycyjnie miły nastrój Szkoły sprzyjały pomyślnemu przebiegowi imprezy. Szkoda więc, że nie wszyscy zgłoszeni zawodnicy przybyli na mistrzostwa, sprawiając duży zawód organizatorom, licznej publiczności, a przede wszystkim szkodząc sobie. Ponieważ jest to już objaw niemal „normalny" dla wszelkich imprez modelarskich, pora na skuteczne przeciwdziałanie wychowawcze.

W klasie F4B startowało 18 juniorów i 10 seniorów. Wyniki juniorów: **1. Krzysztof Góral, Aeroklub Opolski, Il-2 m 3, 2895 pkt; 2. Krzysztof Murawski, Aeroklub Pomorski, RWD-14 Czapla, 2568; 3. Mariusz Maślankiewicz, Aeroklub Orląt, PT-17, 2435.** Wyniki seniorów: **1. Ryszard Nielipiński, Aeroklub Bydgoski, Avia B-33 (Il-2), 3243 pkt; 2. Marian Kaziród, Aeroklub Częstochowski, Zlin Z-50L, 3108; 3. Włodzimierz Skrobacz, Aeroklub Ostrowski, Piper Pawnee, 2056.**

W klasie F4C najlepszymi okazali się: **1. Stefan Gaudyński, Aeroklub Łódzki, CSS-11, 3350 pkt; 2. Ireneusz Pudełko, Aeroklub Krakowski, Ryan, 3219; 3. Marek Dąbrowski, Aeroklub Ziemi Mazowieckiej, Bü-133, 3169.** Startowało 10 zawodników.

SPOSTRZEŻENIA. Brak po raz pierwszy na starcie Jerzego Ostrowskiego (1935—1985) wykazał, jaki poziom mistrzowski reprezentował on w klasie F4B seniorów. Napawa jednak nadzieją fakt, że juniorzy z F4B stają się już równorzędnymi konkurentami seniorów. Wystarczy porównać wyniki punktowe mistrzostw. Sporządzono nawet nieoficjalną „wspólną" listę najlepszych obecnie naszych zawodników w klasie makiet na uwięzi, na której błysnęli juniorzy. Zobaczymy, co będzie dalej.

Jeśli chodzi o regularność startów wśród juniorów: 13 zawodników wykonało po trzy loty, 2 po dwa, 2 po jednym i tylko 1 nie wystartował. Wśród seniorów: 5 zawodników wykonało po trzy loty, 1 — dwa, pozostali w ogóle nie wystartowali.

Po pożarze uszkodzonej makiety F4B, na płycie startowej czuwał strażak. Jego obecność powinna obowiązywać w przyszłości na wszelkich zawodach makiet. Inna sprawa, że pożar modelu wyglądał bardzo realistycznie i mógłby z powodzeniem posłużyć w jakimś filmie.

Makiety zdalnie sterowane reprezentują niezły poziom. Czołówce mistrzostw przydałoby się jednak więcej startów porównawczych z zawodnikami zagranicznymi. Makieta Gigant (semi-scale) Ireneusza Pudełki, to RWD-6 z rejestracją SP-AHN w podziałce 1:4. Z silnikiem Quadra-32 cm³, z pełną mechanizacją płata, makieta latała niczym jej słynny wzorzec — samolot z Challenge 1932 F. Żwirki i S. Wigury. Można sobie wyobrazić modelarskie powtórzenie Challenge 1932 z występem makiet różnych uczestniczących w nim samolotów, startów na bramkę, przelotów z prędkością maksymalną i minimalną, prób krótkiego lądowania itd. To by było coś dla publiczności! Przedsmak tego publiczność miała na pokazach w Dęblinie, gdy RWD-6, CSS-11 oraz Bü-133 wypełniły naraz strefę powietrzną, wyczyniając harce.

W Dęblinie zbudowano już makietę samolotu szkolnego RWD-8 w podziałce 1:3. Rozpiętość skrzydeł — 3,67 m! Wprawdzie wielu obserwatorów miało zastrzeżenia co do wytrzymałości konstrukcji tego Giganta oraz możliwości napędu, ale to tak zawsze. Poleci czy nie poleci, to i tak ma zapewnione miejsce w salach tradycji Dęblińskiej Szkoły Orląt. Tutaj bowiem szkolono na RWD-8 naszych pilotów wojskowych w okresie międzywojennym.

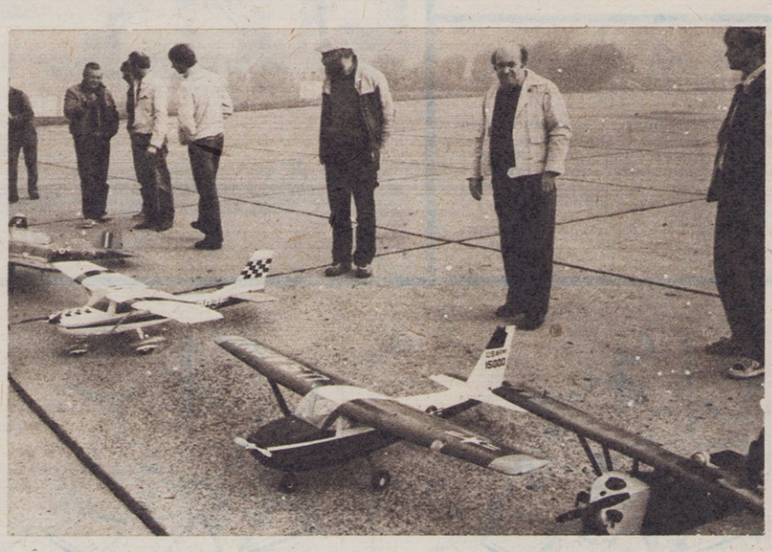
Modelarstwo lotnicze znalazło w WOSL w Dęblinie bardzo życzliwego protektora. Już obecnie realizowane zamierzenia wskazują, że Dęblin chce stać się prężnym ośrodkiem promieniującym nie tylko na region, nawet na cały kraj. Modelarze w lotniczych mundurach są gotowi do przyjęcia w Dęblinie uczestników przyszłych różnych zawodów krajowych, nawet międzynarodowych. Myślą o ich tradycyjnej ciągłości. Reszta należy do modelarzy i ich stowarzyszeń.

Małe lotnictwo bez zaplecza prawdziwego lotniska, samolotów, pilotów, to na dłuższą metę droga donikąd. A bez małego lotnictwa dziś, nie będzie jutro oddanych lotnictwu ludzi w nauce, technice, przemyśle, wojsku. Nie będzie też prawdziwej astronautyki. Lotnictwo oraz astronautyka stale wymagają najlepszych i muszą mieć możliwości ich nieprzypadkowego wyboru.

JANUSZ WOJCIECHOWSKI
Zdjęcia: MARIAN KRZYŻAN

RWD-8. Olbrzym z Dęblina i mały — Renaty Dudek (4 miejsce w F4B juniorów).

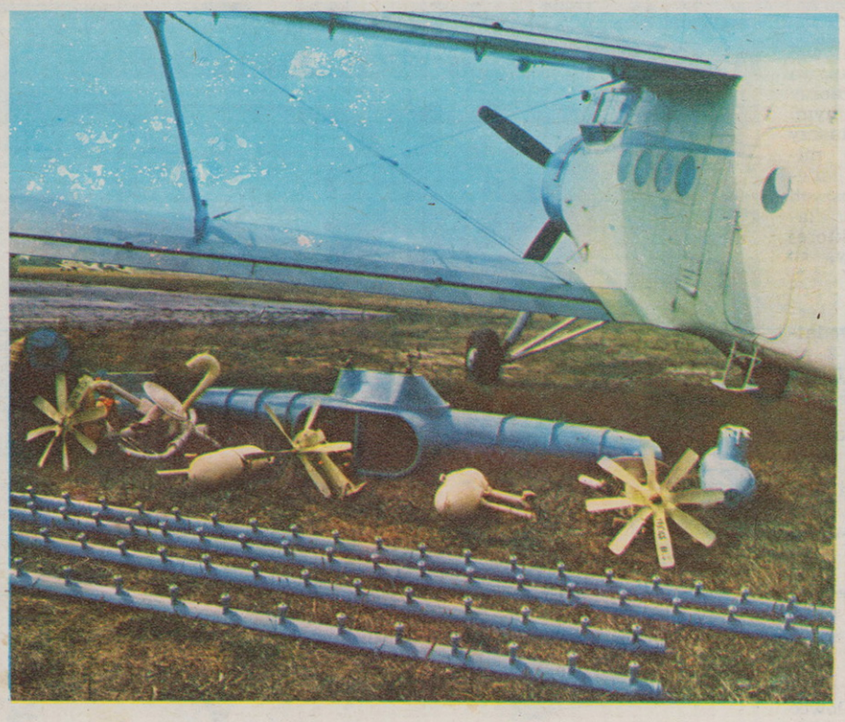
Wielki zdalnie sterowany RWD-6 Ireneusza Pudełki w podziałce 1:4.



Prezentacja modeli. Od prawej: DKD-1 (8 w F4B), Cessna-172 (4 w F4C), Cessna-150 (5 w F4C), DHC-1 (6 w F4B).

Ryan I. Pudełki (2 w F4C).

Z-50L Mariana Kaziróda (2 w F4B).



OSPRZĘT AGRO

Osprzęt agrolotniczy samolotu An-2 polskiej produkcji. W górnym rzędzie — tunel do rozsypywania nawozów sztucznych, w dolnym — rury do rozlewania chemikaliów ciekłych, w środkowym — wiatraczki do napędu aparatury agro.

DYPLOM FAI

Dyplom Honorowy FAI dla Zespołu za 1983 otrzymało hiszpańskie lotnictwo wojskowe (Ejercito del Aire de Espana) za stałe wspieranie lotnictwa lekkiego i sportowego. Przez 25 lat przekazało ono ponad 160 samolotów Aeroklubowi Hiszpanii (Real Aero Club de Espana). Udzielało mu także wszelkiej innej istotnej pomocy, także w paliwie lotniczym.

COŚ DLA PASAŻERÓW LOTNICZYCH

W Instytucie Językoznawstwa Węgierskiej AN zbudowana została przystawka Voceton do komputera, samomówiąca po węgiersku i rosyjsku, w systemie ciągłej syntezy mowy. Przewiduje się jej zastosowanie m. in. w systemach informacyjnych. Wiadomość z lipca 1985.

CO TO ZA SAMOLOT?

Jest to widok samolotu SOKO Orao od strony dysz wylotowych dwóch silników turboodrzutowych Viper. Jugosłowiański samolot szturmowy produkowany we współpracy z Rumunią (gdzie są też wytwarzane silniki z licencji brytyjskiej). Zdjęcia z tegorocznego Salonu Paryskiego.

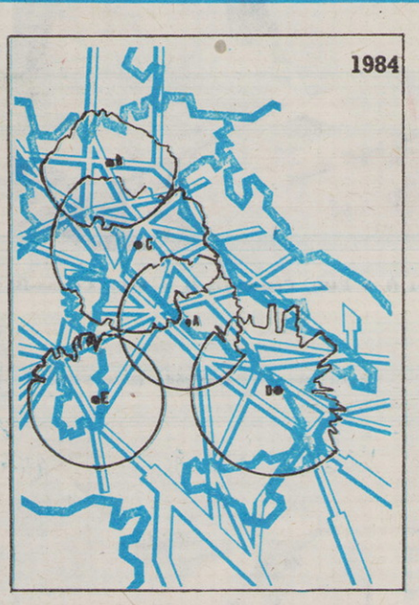
X-29

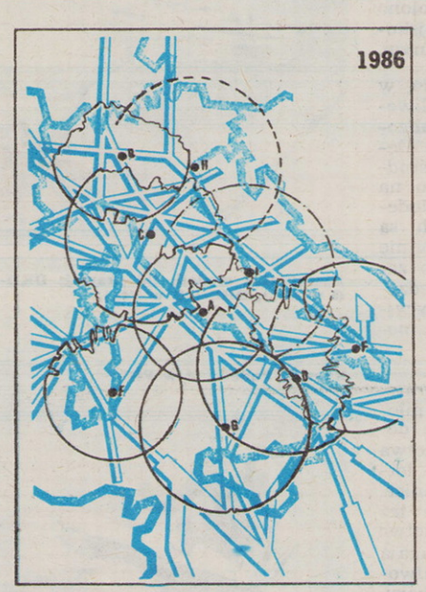
Szczegóły makiety (1:1) nowego samolotu doświadczalnego USA z płatem skośnym do przodu Grumman X-29, pokazanej na Salonie Paryskim 1985. W pierwszych 4 lotach X-29 uzyskał prędkość — 542 km/h i pułap — 6 100 m. Pilotują go na zmianę piloci NASA i USAF.

EXLIBRISY

Wybór exlibrisów o tematyce astronautycznej z liczącego ponad 20 000 rysunków zbioru G. Połkowskiego z ZSRR. Są wśród nich exlibrisy wykonane dla kosmonautów (np. dla J. Gagarina), są też własne — projektu kosmonauty W. Dżanibekowa.

Pokazany exlibris (w środku) utrwala historyczny fakt zsyłki karnej w 1848 do odległego Bajkonuru Nikifora Nikitina za to tylko, że odważył się myśleć o locie na Księżyc... Z Bajkonuru wystartowała w 1959 pierwsza rakieta, która z Ziemi dotarła na Srebrny Glob (Łuna-2). U dołu: exlibris krajowy.

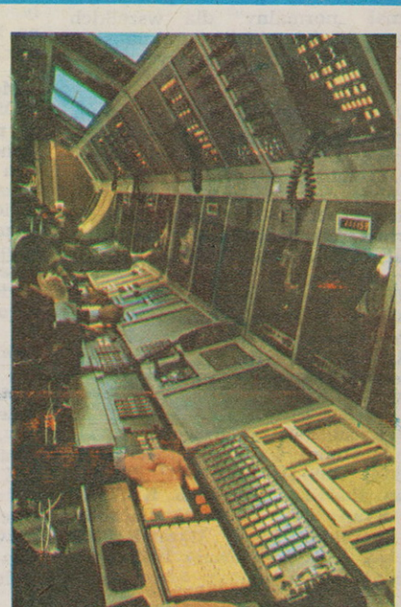




KONTROLA RUCHU LOTNICZEGO

W 1986 cały obszar powietrzny Włoch ma być objęty kontrolą radarową pracującą w komputerowym systemie automatycznej kontroli ruchu lotniczego, także międzynarodowego.

Na rysunkach korytarze powietrzne i zasięgi radarowej kontroli ruchu lotniczego we Włoszech w 1984 oraz planowane na 1986. Oznaczenia: A — Rzym, B — Mediolan, C — Poggio Lecceta, D — Monte Stella, E — Monte Codi, F — Puglia, G — Ustica, H — Veneto, I — Marche.



Zdjęcia i rysunki: Ryszard Raduszewski, Lech Zielaskowski (4), „Tiechnika — Mołodioży", „Volare", archiwum.